



North American T-6D Texan



El Texan pertenece por mérito propio a ese reducidísimo grupo de aviones que son leyenda viva e historia mucho antes de ser retirados del servicio activo, haciendo gala por otra parte de una dureza, fiabilidad y longevidad asombrosas.

Se puede decir de él que es el más famoso entrenador básico de todos los tiempos. Su primer vuelo tuvo lugar a principios de 1937. De construcción enteramente metálica, cabina cerrada para dos tripulantes en tándem, y tren de aterrizaje plegable, era un avión que incorporaba los últimos avances de la tecnología aeronáutica de la época.

Desde 1936 hasta 1954 en que cesó su producción, se fabricaron un total 21.342 T-6 en varios subtipos, como entrenador y también como avión de ataque a tierra. Más de cuarenta fuerzas aéreas lo utilizaron y llegó a formar más pilotos que ningún otro tipo de avión. Robusto, dócil y ágil, tiene unas características de vuelo nobles, pero no permite descuidos al alumno, lo que le convierte en un buen avión de escuela. A España llegan los primeros ejemplares en 1954, merced al programa de ayuda mutua firmado con Estados Unidos.

El Ejército del Aire utilizó un total de 201 Texan a lo largo de 28 años, tanto de la versión T-6G, de entrenamiento puro, y T-6D, que poseía también capacidad de ataque con sus dos ametralladoras y soportes para bombas o cohetes. Su indicativo en el Ejército del Aire fue E.16 de escuela, mientras que la versión monoplaza armada pasa a ser C.6, de caza. Estuvieron presentes en los conflictos de Ifni de 1957 y del Sahara Occidental hasta finales de 1975. Un reducido grupo de cuatro prestó servicio en Guinea Ecuatorial desde 1963 hasta 1968 para prevenir un posible expansionismo de la vecina Nigeria.

Como es lógico en un modelo de tan larga vida, han existido numerosas modificaciones del Texan, incluyendo una con tren triciclo. Una bastante curiosa fue la que los productores de la película Tora Tora Tora pusieron en práctica al convertir varios T-6 en convincentes cazas "Zero"



y torpederos "Kate" japoneses, modificando la cubierta del motor, la cabina, las puntas de los planos y los timones. Estos híbridos siguen en vuelo hoy día haciendo recreaciones del ataque a Pearl Harbour ante multitudes en festivales aéreos.

El prototipo de este modelo hizo su primer vuelo el 1 de abril de 1935, con la denominación North American NA-16. Su propósito fue proporcionar un avión de entrenamiento básico al Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos (USAAC), siendo adoptado tanto por él como por la Marina de EEUU para el adiestramiento de sus pilotos. **Los primeros 60 T-6D llegaron a España el 7 de Agosto de 1954**, concretamente al puerto de Santander, a bordo del portaaviones USS Trípoli (CVE-64) de la Marina de EEUU, tras los Pactos de Madrid de 1953 entre España y EEUU.

España recibió un total de 201 T-6, siendo uno de los aviones más numerosos de nuestra aviación militar. Los aviones recibidos eran de distintas variantes: 130 eran del tipo SNJ-4, SNJ-5 y SNJ-6, y 71 unidades eran de la variante T-6G. **Los 10 últimos T-6G fueron comprados a Francia para ser utilizados en el Sáhara Español** en operaciones contra los terroristas del Frente Polisario, ya que los acuerdos entre España y EEUU impedían utilizar los aviones cedidos por el primer país para operaciones de ataque. **El Texan hizo su último vuelo con el Ejército del Aire el 30 de junio de 1982**, tras 28 años de servicio.

Los Texan españoles fueron utilizados como aviones de entrenamiento, de enlace y de ataque, operando en la Península, en las islas, en el Sáhara y en la Guinea Española. Actualmente, además de los aviones que hay expuestos en distintos lugares, **el Museo del Aire de Cuatro Vientos conserva tres unidades:**

- **El SNJ-5 Texan C.6-155 (421-35, cn 121-41833)**, Es el que aparece en la foto que encabeza este artículo construido durante la Segunda Guerra Mundial y que entró en servicio con las Fuerzas Aéreas del Ejército de EEUU (USAAF) en 1944, con el número de serie 44-81111. Llegó a Santander en 1961, siendo enviado a la Maestranza de Cuatro Vientos, donde fue convertido en un T-6D. Causó baja el 16 de junio de 1980.



Está conservado con el fuselaje al desnudo y con los numerales del 421 Escuadrón con base en Getafe (Madrid).

- **El SNJ-4 Texan C.6-159 (463-06, cn 88-13578)..**



Está conservado con la matrícula C.6-35, un numeral y el camuflaje utilizado por el 463 Escuadrón del Ala 46, con base en Gando (Gran Canaria). Es el único ejemplar armado de los que se conservan en el Museo del Aire de

Cuatro Vientos. Está equipado con dos ametralladoras Breda-Safat de 7,7 mm, tomadas de viejos cazas CR-32 "Chirri", y cohetes Oerlikon.

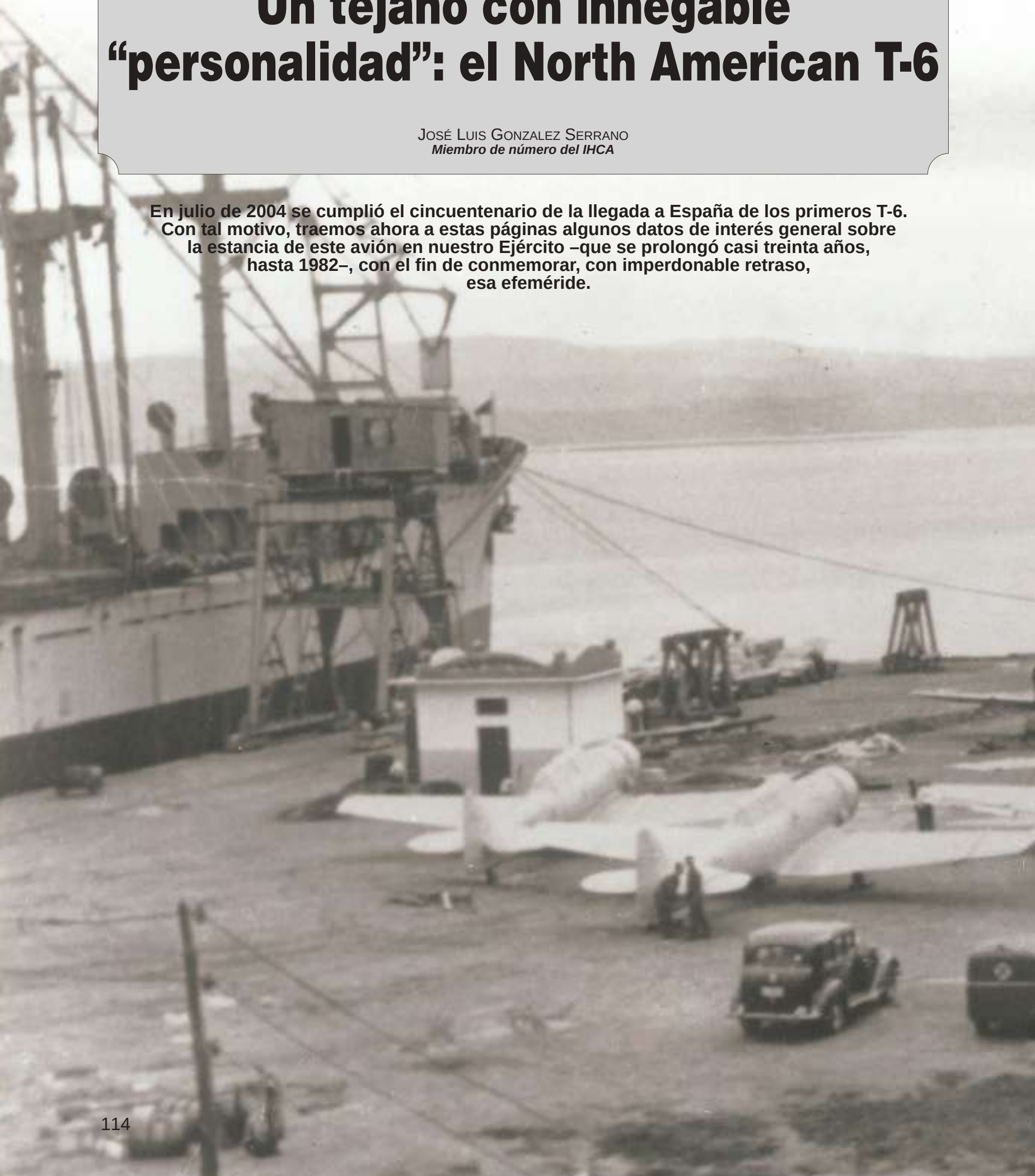
Antonio Utrilla

Notas sobre la estancia en España de

Un tejano con innegable “personalidad”: el North American T-6

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO
Miembro de número del IHCA

En julio de 2004 se cumplió el cincuentenario de la llegada a España de los primeros T-6. Con tal motivo, traemos ahora a estas páginas algunos datos de interés general sobre la estancia de este avión en nuestro Ejército –que se prolongó casi treinta años, hasta 1982–, con el fin de conmemorar, con imperdonable retraso, esa efeméride.



A comienzos de los años cincuenta del pasado siglo, el Ejército del Aire —carente de casi todo, y sobreviviendo, todavía y en gran medida, gracias al material procedente de la guerra civil— utilizaba en sus escuelas, como avión de transformación, el único modelo de que disponía para este fin: el Hispano HS-42, que no brillaba precisamente por la bondad de sus prestaciones y de sus características de vuelo. Así que, cuando, en virtud de los Acuerdos de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos, se hizo patente la posibilidad de recibir ayuda militar de este país, una de las prioridades planteadas por los negociadores militares españoles estuvo encaminada a la sustitución de ese producto español por uno más idóneo, que finalmente sería el ubicuo T-6 —el cual, aunque mejor equipado, ciertamente era más “veterano”—.

El T-6 tuvo su origen en el modelo NA-16 de la firma North American Aviation Inc, cuyo “nacimiento” se remonta a los primeros años treinta, cuando, en la factoría que la compañía tenía en Dundalk, estado de Maryland, sus ingenieros se pusieron manos a la obra para diseñar un entrenador básico para el Cuerpo de Aviación del Ejército estadounidense. El nuevo producto, segundo de “cosecha propia” de la joven compañía, fue concebido como monoplano de ala baja, metálico —aunque con recubrimiento de tela en algunas superficies exteriores—, tren fijo, biplaza en tándem y con cabinas abiertas y propulsado por un motor radial Wright R-985 Whirlwind de 400 cv. El prototipo voló por primera vez en abril de 1935. Tras haberlo evaluado los militares estadounidenses en Wright Field, éstos aconsejaron que se le hicieran algunos cambios (los más notables de los cuales consistieron en la

¡Llegan los T-6! Escena típica del puerto de Santander durante los años cincuenta y primeros sesenta. Lamentablemente, los aviones están desprovistos de las antenas de radio y de gonio, lo que nos impide saber si eran de la versión D o de la G y determinar la fecha aproximada de la foto, aunque por detalles que sería prolijo explicar aquí nos inclinamos a pensar que eran de esta última. (DUOMARCO, archivo del autor, vía Emilio Herrera Alonso).





instalación de un motor más potente —el Pratt Whitney R-1340, de 600 cv al despegue— y el cerramiento de las carlingas con una cúpula común a ambas), que, una vez realizados, y conservados en las sucesivas modificaciones que dieron lugar a innumerables versiones posteriores, quedarían como eternas señas de identidad de este modelo.

El que podríamos considerar como “auténtico” T-6 (por la similitud de su aspecto con el del que conocimos en España) surgió en 1937, cuando el Cuerpo de Aviación invitó a varias compañías a participar en un concurso encaminado a dotarle de un entrenador avanzado de combate, es decir, de un avión de escuela básica dotado del mismo armamento, instrumentos e instalaciones que un avión de combate y con

unas prestaciones similares. La respuesta de North American fue el NA-26 —un derivado del NA-16, con armas fijas y móviles, motor R-1340 y tren retráctil—, que, a su vez, sería el “progenitor” de las sucesivas versiones ulteriores.

T-6 DE LA “AYUDA” PARA ESPAÑA

En virtud de los acuerdos antes mencionados, que en el plano militar se canalizaron a través del *Mutual Defence Aid Program* (MDAP) o Programa de Ayuda para la Defensa Mutua, y fueron gestionados por el *Joint United States Military Air Advisory Group* (JUSMAAG), que podría traducirse

por Grupo Conjunto Militar de Asesoramiento Aeronáutico, Estados Unidos convino en entregar al Ejército del Aire, entre otros modelos, y en régimen de arriendo, 120 aviones T-6, 60 de la versión D y otros tantos de la G.

En primer lugar fueron entregados los T-6D. Los primeros ejemplares, traídos por el transporte de la Marina estadounidense T-AK-255 *Private Leonard C Brostrom*, llegaron al puerto de Santander el domingo 18 de julio de 1954. Se trataba de los siete ejemplares cuyos números de serie en la USAF eran los 41-34294, 41-34345, 41-34566, 41-34544, 42-44745, 42-84644 y 42-84666, los cuales fueron desembarcados en la tarde de día siguiente, lunes 19.

Pocos días después, el 7 de agosto, llegó el veterano portaaviones CVE-64 *Tripoli* trayendo estibados en su cubierta de vuelo los 15 ejemplares que constituían el segundo lote. Y, ya en septiembre, el día 11 volvía a atracar este buque (al que en junio de 1955 la Marina estadounidense clasificaría como portaviones de usos diversos o utilitario y denominaría CVU-64) en el mismo puerto, esta vez con un cargamento de 12 aviones.

Finalmente, en la segunda mitad de los meses de noviembre y de diciembre, y el 8 de enero de 1955, a bordo del *Tripoli* y del transporte de ataque T-AK-239 *Greenville Victory*, llegarían —al igual que todos los anteriores, al puerto de la capital cántabra— los 26 que faltaban para completar los sesenta T-6D.

Todos, tras ser desprovistos de la capa de poliuretano que recubría sus superficies exteriores y que, durante el largo trayecto desde los Estados Unidos, los había protegido contra la acción corrosiva de la mar, fueron remolcados hasta el vecino aeropuerto de Parayas, donde quedaron al cuidado de un equipo de mecánicos del taller de base de Matacán, que, por cierto, tropezó con no pocas dificultades (carencia de herramientas adecuadas, como, por ejemplo, gatos para llevar a cabo las pruebas de retracción del tren de aterrizaje principal, que finalmente tuvieron de pedir prestados a Talavera la Real, falta de espacio para el adecuado aparcamiento de los aviones en el aeropuerto, el encharcamiento del terreno alrededor a la única pista de éste, la existencia de gravilla en el suelo, que cuando realizaban las pruebas de motor salía despedida y mellaba los bordes de ataque de las palas de las hélices, etc.) para poderlos poner a punto para su traslado en vuelo a la base salmantina.

Las pruebas de motor, de rodadura y de frenos corrieron a cargo de dos brigadas mecánicas especialmente entrenados para ello en Matacán. Una vez efectuadas satisfactoriamente dichas pruebas, los aviones eran entregados a los pilotos encargados de llevar a cabo las de vuelo. En las tres primeras



El indicativo 912-77 le fue asignado al E.16-195 a finales de abril de 1978, cuando, tras pasar una IRAN en AISA, fue destinado nuevamente al 912 Escuadrón del Grupo 91. Con anterioridad había ostentado en esta Unidad los indicativos 912-48 y 912-49. (J.L. González Serrano).

expediciones, éstos fueron, entre otros, los capitanes Luis Rico de Sandoval, Domingo Tizón Riveira y Antonio Casas Sacedra, quienes habían realizado el curso de instructores de T-6 en la base que la USAF tenía en Fürstenfeldbruck, Alemania, y que fueron ayudados por el capitán estadounidense Julius Szenegeto, instructor de T-6 en la misma base. Ellos participaron, igualmente, en el traslado en vuelo de los aviones a Matacán. En uno de esos vuelos, los capitanes Szenegeto y Tizón, que pilotaban, respectivamente, los aviones 41-34566 y 41-34544, se llevaron un susto que afortunadamente no tuvo mayores consecuencias para ellos. A las 16:10 horas del 27 de julio habían despegado de Parayas con rumbo a la ciudad charra, a la que no llegarían, ya que tuvieron que realizar sendos aterrizajes fuera de campo, el primero en la carretera que unía Ledesma y Zamora, a dos kilómetros de esta capital, y el segundo en un campo de labor del pueblo zamorano de Entrala. La toma con tren del piloto norteamericano fue perfecta y el avión no sufrió ningún daño; así que, una vez repostado, dos días después despegó de aquella carretera y, sin novedad, se incorporó a Matacán. Por su parte, el capitán Tizón, que, siguiendo los procedimientos, había tomado tierra sin sacar el tren, no sufrió ninguna lesión, y los daños de su avión fueron mínimos: dobladas las puntas de la hélice y levantada alguna chapa de la parte inferior del fuselaje. Según afirmó en su informe el capitán instructor de la correspondiente causa, las tomas de

Cuando el 18 de agosto de 1976 tomamos en Getafe esta instantánea del C.6-175, éste todavía conservaba el indicativo y el camuflaje que había tenido en su anterior destino. Obsérvese que no lleva lanzacohetes bajo los planos: ya se le habían desmontado en la Maestranza de Madrid donde, a ese efecto, había permanecido entre el 14 de abril y el 15 de julio de 1976. (J.L. González Serrano).



emergencia se produjeron por falta de combustible, ya que ambos pilotos estaban acostumbrados a volar en Fürstfeldbruck la versión más moderna del T-6, es decir, la fabricada en Canadá y denominada *Harvard Mk.IV* o T-6J, que tenía una autonomía de cinco horas, y pensaron, erróneamente, que los T-6D tendrían la misma.

Aunque no hemos podido determinar con exactitud en qué fechas fueron llevados a Maticán los 22 aviones de las dos primeras expediciones, gracias a un escrito fechado el 17 de agosto, dirigido por el teniente coronel Fernando Plaza, jefe accidental de la Escuela Superior del Vuelo, al Director General de Instrucción, sabemos que en esta fecha ya se habían incorporado 20. Faltaban, pues, dos, que eran el accidentado 41-34544 y el 42-84666, que también debió de tener algún percance, y que por entonces debían de estar en reparación.

Los doce que habían llegado a Santander el 11 de septiembre en el *Trípoli* se incorporaron los días 15 y 16, seis en

cada uno de ellos, como igualmente afirmaba el mencionado teniente coronel en otro escrito, de fecha 18 de septiembre, también dirigido al Director General de Instrucción.

En consonancia con las normas establecidas el 22 de diciembre de 1953 por el Estado Mayor del Aire sobre designaciones de los aviones en servicio, que entraron en vigor el 1 de enero de 1954, al nuevo modelo le correspondió la E.16. Pero, en contra de lo que parece que habría sido lógico, su matriculación no se efectuó siguiendo el orden cronológico de su llegada a España: los matriculados en primer lugar fueron los 15 que habían llegado el 7 de agosto (del E.16-1 al E.16-15), luego los siete del 18 de julio (del E.16-16 al E.16-22) y, finalmente, los doce del 11 de septiembre (del E.16-23 al E.16-34). A los recibidos a finales de año les correspondieron las matrículas E.16-35 a E.16-60. Así, pues, los 60 T-6D



Este impoluto aspecto ofrecía el C.6-164 el 24 de septiembre de 1976, cuando fue fotografiado en la factoría carabanchelera de AISA. Acababa de salir de IRAN. En el mes de noviembre sería destinado, y se incorporaría a la 601 Escuadrilla de Villanubla. (J.L. González Serrano).

de la “ayuda estadounidense” fueron matriculados del E.16-1 al E.16-60 (véase la tabla de matrículas adjunta).

NACE UNA NUEVA ESCUELA: LA BASICA DE PILOTOS

Con anterioridad a la llegada de los T-6, tan sólo en la Academia General del Aire y, en menor medida, en la Elemental de Pilotos de El Coper se realizaban actividades



La vida operativa del E.16-116, que aquí vemos, transcurrió en la Escuela Básica, primero, y en la Academia General del Aire, después. Incorporado a esta última en 1972, en ella permaneció hasta que, finalmente, fue depositado en la Maestranza Aérea de Madrid el 14 de enero de 1982. (Archivo del autor, vía J.L. Valdés Ayesta).



En esta vista del C.6-149, tomada en Getafe el 28 de mayo de 1977, puede apreciarse que tiene abierta la compuerta de acceso al compartimento del equipaje y de la batería. (J.L. González Serrano).

de formación de pilotos en la fase básica de pilotaje, en la cual se utilizaban los ineficaces HS-42. La necesidad de disponer de un centro docente en el cual se pudiera acometer en exclusividad la tarea de transformar a los pilotos que superasen la fase elemental, y capacitarlos adecuadamente para pasar a la fase de reactores o a la de polimotores, parecía evidente. Por ello, y tras estudiarse varias alternativas para la ubicación de dicho centro, finalmente se toma la decisión de que su sede esté en Matalcán, donde, con el nombre de Escuela Básica de Pilotos, fue creado el 27 de agosto de 1954. Como curiosidad, hemos de decir que, en

un documento fechado el 7 de abril de 1954, el 4º Negociado de la 3ª Sección del Estado Mayor comunicaba a la Secretaría General del Ministerio del Aire que a la “Escuela Básica de Jerez” se le asignaba el número 71 como indicativo.

Poco antes, el 27 de marzo, se había seleccionado “para asistir en Alemania a un curso de Profesor de pilotaje en aviones T-6” al comandante Ramón Salto, al capitán Luis Rico y al teniente Francisco Lizarraga. El curso duraría siete semanas, y a su conclusión “este personal permanecerá en Alemania como profesores de los pilotos españoles que hayan de instruirse allí”. En el mes de mayo, el día 5, los seleccionados para idéntico fin fueron el comandante Juan Fiz y

Uno de los ejemplares que sirvieron en la 601 Escuadrilla fue éste, el C.6-124, al que aquí vemos en su base de Villanubla el 8 de agosto de 1977. Años antes ya había estado desplegado en la base vallisoletana –entre noviembre de 1961 y enero de 1963–, cuando formó parte de los efectivos del Ala nº 3. (J.L. González Serrano).



los capitanes Domingo Tizón y Antonio Casas, quienes iniciaron su curso –de cinco semanas de duración– el día 15 y recibieron el “doble mando” de sus predecesores. Por su parte, los capitanes Diego Daza, José Rey, Esteban Francos y Ricardo Garrido fueron nombrados el 19 de mayo para realizar el curso de profesores de T-6 en los Estados Unidos, durante 22 semanas. Por tanto, ellos fueron los pioneros de la “era” del *Texan* en España, o al menos quienes estuvieron sueltos en este modelo el mismo año en que entró en servicio en el Ejército del Aire.

Los primeros – 20– aviones con que contó la Escuela fueron destinados a ella en el mes de septiembre, y en octubre lo fueron los 14 restantes de las tres primeras expediciones. Puesto que a la nueva escuela se le había asignado finalmente el mismo número de unidad que a su vecina la Escuela Superior del Vuelo (que el último día de septiembre tenía en dotación tres He 111, una Bücker 131, dos HM-1B, el Ju 290, el B-25 y nueve Junkers 52), es decir, el 74, a los T-6 se les asignaron indicativos posteriores a los de los aviones de aquella, de manera que comenzaron en el 74-30 (del E.16-1) y siguieron correlativamente hasta el 74-89.

Lamentablemente, a los pocos meses de haber comenzado su andadura, la Escuela hubo de llorar a sus primeros caí-

dos en acto de servicio, a consecuencia de dos accidentes. El primero ocurrió el 7 de febrero de 1955, y en él perdieron la vida los capitanes Salvador Postigo Ranea, profesor, y Francisco Pérez García, alumno, a bordo del E.16-4 (74-33). Cuando se hallaban cerca de Peñaranda de Bracamonte, por motivos que no se pudieron determinar, el avión entró en barrera y se estrelló contra el suelo en el pueblecito de Nava de Sotobral. En el segundo, que aconteció tan sólo cuatro días después, pereció el capitán Gumersindo de Azcárate Barcón; cuando volaba sobre Cantalpino (Salamanca), debió de tener algún fallo grave el motor, por lo que su único tripulante decidió lanzarse en paracaídas, pero tuvo la desgracia de que éste no se abriera. El avión, que resultó totalmente destrozado, era el E.16-42 (74-71).

Los cursos se iniciaron el 18 de septiembre de 1954; desde entonces hasta la llegada de los primeros T-6G a finales de 1957, en los T-6D se realizaron cerca de 30.000 horas de vuelo y, además de los citados, tuvieron que ser dados de baja en el Servicio otros dos aviones (los E.16-28 y 29, que resultaron accidentados el 17 de septiembre de 1956 y el 21 de enero de 1955, respectivamente, sin que, por fortuna, sus tripulantes sufrieran lesiones.)

A diferencia de lo que se hizo en las otras tres escuadrillas de entrenamiento, en cuanto a la asignación de indicativos a sus aviones se refiere, en la 604 de Gando se optó por repetir en el “puro” el número de servicio de cada uno de ellos, como puede comprobarse en esta instantánea del C.6-37 (604-37), tomada en Cuatro Vientos el 25 de septiembre de 1978 (J.L. González Serrano).



En la lluviosa mañana del 16 de diciembre de 1981, el E.16-68 de la AGA hizo escala en Getafe, antes de continuar viaje –el día siguiente– hacia la Maestranza de Madrid, donde quedaría en depósito hasta su devolución a la USAF. (J.L. González Serrano).



Tras haber servido en el Ala nº 3 de Villanubla desde septiembre de 1961 hasta abril de 1963, el E.16-105 se reincorporaría después al que había sido su primer destino, la Escuela Básica de Matacán. Aquí le vemos, en noviembre de 1966, ostentando el indicativo 742-105. (B.A. Matacán, archivo del autor).

EL ALA DE CAZA Nº 3

El 5 de abril de 1958, cuando se organizó el Mando de la Defensa, que había sido creado por Decreto del 13 de abril de 1956, una de las unidades que se disponía que quedarán adscritas a él era el Ala de Caza nº 3 de Villanubla, cuyo proceso de organización sigue, todavía hoy, resultando esquivo a las pesquisas de los investigadores, quizás porque fue un tanto tortuoso.

Aunque fue creada por Orden Ministerial fechada el 19 de septiembre de 1956 (BOA nº 110, del 20-IX-56), y sustituyó en Villanubla al 33 Grupo de FF.AA. —el cual fue disuelto el mismo día—, no recibió su primer material de vuelo hasta enero de 1958. Pero, en contra de lo que se pudiera pensar, dado que había sido asignada a aquel Mando, jamás llegaría a estar dotada de aviones F-86F, que, como es sabido, fueron los que constituyeron mayoritariamente los efectivos de las Alas de Caza. No obstante, sí hubo planes para que uno de sus escuadrones —el número 34— estuviera dotado de ellos y, aunque dependiente del Ala de Caza nº 3, quedara desplegado en Morón de la Frontera; pero, finalmente, esta nonata unidad acabaría tomando vida como el Escuadrón nº 51 del Ala de Caza nº 5.

Inicialmente, el Ala de Caza nº 3 tuvo como unidades subordinadas los Escuadrones números 31 y 32, dotados de T-6D y T-33A, respectivamente. De estos últimos sólo llegarían a incorporarse —en julio de 1958— dos ejemplares (los E.15-31 y 35), que tras alrededor de un año de permanencia en este destino —prácticamente sin volar— pasarían a formar parte de los efectivos del Ala “moronita” en julio de 1959.

Con respecto a los escuadrones de Villanubla que estuvieron dotados de T-6, hemos de decir que el primero que se organizó —aunque no el primero que existió sobre el papel, puesto que en un escrito del Estado Mayor del Aire de fecha 21 de febrero de 1957 ya se habían asignado los números 31 y 32 a las dos primeras unidades afectas al Ala de Caza número 3— fue el número 33, que, además, sería el más longevo. El 15 de noviembre de 1958, al ser suprimidos el Ala y los Escuadrones 31 y 32 por Orden Ministerial, quedó como la única unidad de vuelo de la base vallisoletana, y el 28 de julio de 1959, al renacer el Ala, ya como Ala nº 3, no adscrita al Mando de la Defensa, sino a la Aviación Táctica, volvió a formar parte de ella, hasta mediados de los años sesenta.



Poco tiempo estuvo destinado en el 406 Escuadrón el C.6-8. Tras haber servido en la 604 Escuadrilla, y antes de incorporarse al 744 Escuadrón, sólo permaneció en Torrejón durante el primer trimestre de 1978. (406 Escuadrón, archivo del autor).



“Pasadón” del C.6-176 (463-176) durante un ejercicio de tiro llevado a cabo en un polígono de nuestro antiguo Sahara a mediados de los años setenta. (J.L. Valdés Ayesta, archivo del autor).

In memoriam					
GRADUACION	NOMBRE Y APELLIDOS	DESTINO	FECHA ACCIDENTE	LUGAR	AVION
Capitán	Salvador Postigo Ranea	Escuela Básica de Pilotos	7-I-1955	Nava de Sotobral (Salamanca)	E.16-4 (74-33)
Capitán	Francisco Pérez García				
Capitán	Gumersindo de Azcárate Barcón	Escuela Básica de Pilotos	12-I-1955	Cantalpino (Salamanca)	E.16-42 (74-71)
Teniente	Fernando Fernández García	Escuadrón 292, Agrupación nº 29	29-VIII-1958	Smara, Sahara	E.16-16 (29-42)
Capitán	Emilio Ibiricu Apellániz				
Teniente	Rafael Kith Ruiz	Escuela Básica de Pilotos	5-XI-1958	San Pedro de Rozados (Salamanca)	E.16-64 (74-64)
Capitán	Ignacio Horcada Villar	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	24-XI-1958	45 km al E de El Aaiún	E.16-2
Teniente	Fernando Ruiz Vergara				
Teniente	Francisco Trinidad Espinosa	Escuela Básica de Pilotos	15-III-1959	Ogíjares (Granada)	E.16-99 (74-99)
Teniente	José Martín Benítez	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	10-VI-1959	Gáldar (Gran Canaria)	E.16-1
Teniente	Genaro de Irazu Crespo	Escuela Básica de Pilotos	28-XI-1959	Matacán (Salamanca)	E.16-96 (74-96)
Teniente	Luis Bengoechea Peré	Escuadrón 33, Ala nº 3	20-VI-1960	Peñañiel (Valladolid)	E.16-59 (33-59)
Teniente	José Javier González Carrasquilla	Escuadrón 33, Ala nº 3	19-VI-1961	Medina del Campo (Valladolid)	E.16-55 (33-55)
Teniente	José Luis Ramos Losantos	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	21-IX-1961	Aaiún	E.16-52 (36-52)
Teniente	Antonio Sierra Molner				
Teniente	Daniel Alcázar Martínez	Escuela Básica de Pilotos	27-X-1961	Valdecarros (Salamanca)	E.16-112 (74-112)
Teniente	Sebastián Alomar Rosselló	Escuadrón 33, Ala nº 3	16-II-1962	Villanubla (Valladolid)	E.16-102 (33-102)
Teniente	Francisco Vencelá Flores	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	14-VIII-1962	Smara, Sahara	E.16-6 (36-66)
Teniente	Mario Ortego Gordo				
Cabo	José Manuel Alvelo Aguiar	Escuadrón 33, Ala nº 3	15-VIII-1962	Santiago de Compostela (La Coruña)	E.16-121 (3-121)
Teniente	Emilio Tomás García García				
Teniente	Mateo Aristónico Casas Berdión	Escuela Básica de Pilotos	7-X-1962	La Rabasa (Alicante)	E.16-62 (74-62)
Tte. Col.	Fernando Tapias Curbera	Escuadrón 33, Ala nº 3	5-III-1963	Ciguñuela (Valladolid)	E.16-31 (33-31)
Tte. Col.	Ángel Pisón de la Vía	Escuadrón 33, Ala nº 3	5-III-1963	Ciguñuela (Valladolid)	E.16-19 (33-19)
Capitán	Ángel Peinado Martínez				
Teniente	Teodorico Iglesias Hernández	Escuela Básica de Pilotos	7-VIII-1963	San Pedro del Romeral (Santander)	E.16-113 (74-113)
Capitán	Manuel Sánchez Martínez				
Alférez	Eduardo Fernández Corral	Academia General del Aire	7-X-1963	Librilla (Murcia)	E.16-177
Teniente	Adrián Tinaquero Gutiérrez				
Cabo 1º	Francisco Díaz González	Escuadrón 33, Ala nº 3	12-X-1963	Santiago de Compostela (La Coruña)	E.16-160 (33-160)
Teniente	Emilio Jover Sendra				
Teniente	Eduardo Gil Suárez	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	12-XI-1963	Santa Lucía (Gran Canaria)	E.16-11 (36-301)
Teniente	José Antonio Ruiz Fernández	Escuela Básica de Pilotos	7-III-1964	Las Mesas (Cuenca)	E.16-74 (74-14)
Capitán	Miguel Delgado Rossique				
Cabo 1º	José Reina Cabello	401 Escuadrilla	11-IV-1966	Pico de Santa Isabel, Santa Isabel de Fernando Poo	E.16-10 (401-10)
Alférez	Juan Antonio Llanos Sáez	Escuela Básica de Pilotos	21-VI-1966	Aguas de San Pedro del Pinatar (Murcia)	E.16-117 (742-117)
Cabo	Cándido Martín García-Coca	Escuela Básica de Pilotos	27-VI-1966	Fresno el Viejo (Valladolid)	E.16-104 (742-104)
Teniente	Antonio Ruiz de Castañeda y de la Llave	Escuadrón 463, Ala Mixta nº 46	14-X-1966	Aaiún	C.6-53 (463-16)
Capitán	José Enrech Macho	Escuadrón de Alerta y Control nº 5	23-I-1968	Sierra de Aitana, Alcoy (Alicante)	C.6-57 (516-5)
Capitán	Ángel Hernández Gómez				
Teniente	Arturo Soret Díaz-Espada	Grupo nº 35	19-II-1968	Añoover de Tajo (Toledo)	C.6-151 (511-11)
Teniente	Julio Centelles Mojica	Escuadrilla 517	20-V-1968*	Pinto (Madrid)	CE.6-136 (517-20)
Sargento	Antonio Sayago Suárez	Escuadrón 463, Grupo nº 46	11-I-1969	El Aaiún	C.6-32 (463-22)
Comandante	Emeterio García Calvo	Escuadrón de Alerta y Control nº 3	25-III-1969	La Puebla del Río (Sevilla)	C.6-40 (402-21)
Capitán	Emilio Turrión Álvarez	Academia General del Aire	24-XI-1972	San Javier (Murcia)	E.16-83 (793-12)
Teniente	Mariano Cuadra Lores		12-XII-1973	Dos Hermanas (Sevilla)	C.6-184 (523-6)
Teniente	Jaime Michelena Bárcena	Escuadrón 463, Ala 46	14-II-1974	Tifariti, Sahara	C.6-183 (463-19)
Teniente	Vicente Alcusa Belsué	Escuadrón 463, Ala 46	24-IV-1974	Anech, Sahara	C.6-36
Capitán	Antonio Conde Lorenzo	Escuadrilla 604	30-IX-1974	Aguas de Arguineguin (Gran Canaria)	C.6-172 (604-172)
Capitán	José María Marañón Banegas	Escuadrón de Alerta y Control nº 7	28-IX-1976	Aranjuez (Madrid)	C.6-190 (602-18)
Teniente	Juan José López Ruiz	Ala 46	9-III-1977	San Bartolomé de Tirajana	C.6-180 (604-180)
Capitán	José María Delgado Moreno				
Capitán	Alfredo Lago Palomeque	Academia General del Aire	2-X-1977	(Gran Canaria) Tablada (Sevilla)	E.16-93 (793-21)
Brigada	José María Reigosa González	Escuadrón 912, Grupo 91	11-V-1978	Aranjuez (Madrid)	C.6-137 (912-33)
Capitán	Alfredo González Domínguez	Escuadrón 421, Grupo 42	14-X-1980	Toledo	C.6-131 (421-47)

* Falleció el día 21 de mayo.

LLEGAN LOS T-6G

La G no era propiamente una versión nueva en la larga lista de las que tuvo el T-6. O mejor dicho, los aviones de esta versión no eran de nueva construcción, sino reconstruidos. En realidad, eran, principalmente, ejemplares –en total, 2068, muchos de los cuales serían cedidos en usufructo a naciones aliadas o amigas de los Estados Unidos– de las versiones T-6C y D, de la USAF, y SNJ-4 y 5, de la Marina

estadounidense, que entre 1949 y 1953 fueron devueltos a la compañía North American para que los pusiera a cero horas y les introdujera ciertas mejoras, como eran, por ejemplo, nueva radio (SCR-522A), mayor capacidad de combustible (140 galones, en vez de 110), tren de aterrizaje más resistente a los desplomes, nueva batería, cúpula de la carlinga con menos montantes y, por tanto, más diáfana, entre otras.

Los sesenta ejemplares que vinieron a España habían sido reconstruidos, con cargo al presupuesto de la USAF corres-

Tras causar baja en el Ejército del Aire, el E.16-201 fue cedido a la Fundación Infante de Orleans y matriculado EC-DUN. Aquí, con tren y flaps abajo, se dispone a tomar tierra en Cuatro Vientos tras haber realizado un vuelo de exhibición el día de San Isidro de 1985. (J.L. González Serrano).



pondiente al año fiscal 1949, en la factoría de Columbus, estado de Ohio. Los primeros llegaron a Santander en los portaviones *Trípoli* y CVU-58 *Corregidor* los días 24 de noviembre y 3 de diciembre de 1957 (doce en cada ocasión), y el día 19 de este mes ya se hallaban todos (que serían matriculados del E.16-61 al E.16-84) en Matacán. Los 36 restantes (del E.16-85 al E.16-120) fueron traídos en los mismos buques, a finales de los meses de enero y febrero de 1958.

EL T-6D SE ARMA Y SE VA A LA GUERRA

Ante la creciente actividad de las bandas armadas proamarroquíes en las provincias españolas de África Occidental, que adquirió especial virulencia en el segundo semestre de 1957 y desembocaría en una confrontación abierta con nuestras tropas, España se vio en la necesidad de reforzar el magro contingente aéreo del que disponía para apoyar las operaciones terrestres encaminadas a reprimir las acciones terroristas de esas partidas. Y dado que no fue autorizada a utilizar los F-86F procedentes de la “ayuda” (que, por otro lado, poco o nada idóneos habrían resultado), hubo de recurrir al empleo de aviones autóctonos tales como los “Junkers” y los “Pedros” de Construcciones Aeronáuticas y los “Buchones” de la Hispano Aviación, y al de aquellos que, habiendo sido facilitados por los Estados Unidos en virtud de los Acuerdos firmados en 1953, este país autorizó a usar para este fin, como fueron los Douglas C-47 de transporte y los T-6...

Pero antes de seguir, hagamos un inciso para negar que los T-6D que utilizó el Ejército del Aire en la guerra del Sahara fueran aviones comprados ex profeso a Francia (que también los había recibido de los EE.UU., en concepto de “ayuda”, unos, y mediante compra, otros): lo cierto es que fueron, exactamente, doce de los entregados a España por el “tío Sam”, como vamos a ver.

A medida que los T-6G fueron causando alta en la Escuela Básica de Matacán —donde les fueron asignados inicialmente indicativos a partir del 74-1 (E.16-61), que después serían sustituidos por otros en los que el número individual de cada avión era el mismo que el de servicio—, los T-6D comenzaron a ser enviados a la factoría de AISA, sita en el extremo suro-

este del aeródromo de Cuatro Vientos, para que se les hiciera la correspondiente revisión IRAN (terminada la cual, se incorporarían a otros destinos).

En 1957, en el INTA y en AISA se empezó a evaluar la posibilidad de dotar de armamento al T-6 y de instalarle un depósito auxiliar de combustible en el puesto de pilotaje trasero. A este efecto, al Grupo de Experimentación en Vuelo le fueron destinados los aviones E.16-6 (64-61) y E.16-50 (64-62), en los que se llevaron a cabo los ensayos de armamento pertinentes; y ya en enero de 1958, en AISA se efectuaron pruebas de consumo, con y sin el depósito auxiliar, el cual finalmente tendría capacidad para 175 litros de combustible y una forma similar a la del asiento trasero. Además, en Matacán también se realizaron pruebas de consumo sin el depósito auxiliar. En este sentido, tenemos constancia de que el 8 de enero el comandante Tomás Díaz Sánchez (en el avión E.16-57, 74-86) y el capitán Gonzalo Gómez Bayo (en el E.16-26, 74-55) efectuaron a este fin los vuelos siguientes: el primero, Matacán-León y vuelta, dos veces, y Matacán-Valladolid y vuelta, es decir, un recorrido total de 1056 km, en el que invirtió 3 horas y 50 minutos (durante los últimos 25 minutos de vuelo hizo círculos sobre Matacán hasta que se agotó el combustible); el trayecto se hizo a 10.000 pies de altura, con dos tripulantes (ignoramos quién fue el segundo), a 1.700 rpm y 25 pulgadas de presión de admisión, con mezcla pobre y a una velocidad media real de 272 km/h. El capitán Gómez Bayo hizo (a 7.000 pies de altura, 1.800 rpm y 24 pulgadas de presión, con mezcla pobre y a una velocidad media real de 276 km/h) el trayecto Matacán-Burgos, Burgos-Getafe, Getafe-Matacán, Matacán-Burgos, Burgos-Logroño y Logroño-Burgos, es decir, 1058 km, en el mismo tiempo que el comandante; al tomar tierra, en el avión sólo quedaba un galón de combustible. En el informe que con este motivo emitió el Director de la Escuela, se aclara que “la diferencia de velocidad y autonomía entre los dos aviones es debida a que en el primer avión fueron dos pasajeros y en el segundo uno solo”.

Una de las pruebas de consumo efectuadas por AISA con un avión equipado con el depósito auxiliar (muy probablemente el E.16-6), consistió en la realización del viaje Cuatro Vientos-Getafe-Tablada-Getafe y, desde esta última base, ida y vuelta a Guadalara dos veces, con un recorrido total de 1.026 km. El vuelo se hizo en configuración de crucero eco-

nómico, a una altura de 10.000 pies, a 1.700 rpm y con mezcla pobre, y duró 3 horas y 50 minutos (4 horas y 2 minutos desde la puesta en marcha.) La velocidad media fue de 278 km/h; el avión tenía instalada una ametralladora y el cono de penetración de la hélice. El consumo total de combustible fue de 387 litros.

En cuanto al armamento se refiere, éste se configuró finalmente en tres versiones, conocidas como B, C y F (no sabemos por qué motivo), en todas las cuales el fijo estaba formado por dos ametralladoras Breda de 7'7 mm (una en cada ala), es decir, las mismas que habían estado anteriormente instaladas en los Fiat CR.32, mientras que el "lanzable" constaba de dos lanzacohetes dobles Pilatus, para 4 cohetes Oerlikon de 80 mm, y dos lanzabombas INTA BL-1, con cinco "tejas" cada uno, para 10 bombas de 10 kg o 30 granadas de 81 mm, en la versión B; en la versión C, seis lanzacohetes dobles Pilatus, para 12 cohetes Oerlikon de 80 mm, y, en la F, dos de estos lanzacohetes y dos lanzabombas Alkan H-261, en cada uno de los cuales se podía cargar una bomba de 50 kg o un lanzacohetes MATRA 181, para 18 cohetes SNEB o INTA de 37 mm.

Antes hemos afirmado que el Escuadrón nº 33 fue el primero del Ala de Caza nº 3 que recibió en dotación el T-6, y vamos a ver que, en efecto, así fue. Para ello, nos va a servir de inestimable ayuda el informe que su primer jefe, el comandante Jesús López Serrano, redactó el 13 de marzo de 1958 para resumir la actuación de su Unidad en las operaciones llevadas a cabo en el África Occidental Española.

Sobre la organización del Escuadrón, en enero de 1958, afirmaba textualmente el comandante López Serrano que "(...) se efectuó en el transcurso de los días 6 de enero al 29 del mismo mes. Los aviones fueron entregados por AISA, equipados con doce portacohetes y dos ametralladoras cada uno de los doce aviones E-16 (sic) que componen el citado Escuadrón. Asimismo, fueron entregados con un depósito suplementario."

"Del día 15 de enero al 3 de febrero se efectuaron vuelos de entrenamiento en la Base Aérea de Alcalá de Henares y prácticas de tiro en el polígono de Carabanchel."

Esos doce aviones, añadimos nosotros, eran los matriculados E.16-5, 6, 16, 18, 19, 22, 31, 33, 37, 50, 53 y 60, de cuyos fuselajes, sorprendentemente, no habían sido borrados los indicativos que habían ostentado en sus anteriores destinos (imaginamos que, en esos momentos, esa no era precisamente una de las prioridades). Pero sigamos con el comandante y su interesantísimo informe.

"El día 30 de enero partieron de la Base de Alcalá, con destino a El Aaiún, cuatro aviones [los E.16-5, 6, 22 y 50, pilotados por el capitán Carlos Gómez Coll, los tenientes Pedro Hernando Otero y José Arias Dieguez y el brigada Antonio Gálvez Serrano, además del comandante] siguiendo la ruta de Alcalá-San Pablo-Jerez-Sidi Ifni-El Aaiún, incorporándose a esta Base el día 1 de febrero".

"El día 3 de febrero partieron los ocho aviones restantes [tripulados por los capitanes Francisco Torres Árias, jefe de la formación, Enrique Árias Martínez, Luis García Valdecasas y Tomás Estévez Fernández, los tenientes Fernando Escorial Vara y Gratiniano Núñez Baches, el brigada Jesús de Dios de Dios y los sargentos Manuel Porto Rey y Arturo Redondo Cano], efectuando la primera etapa Alcalá-Jerez y permaneciendo en esta Base tres días por el mal tiempo. Efectuaron su incorporación a la Base de El Aaiún el día 6 de febrero".

"Las dos formaciones fueron acompañadas por un T.3 de la 35 Ala de Transporte, que trasladó el personal Especialista para atender a los aviones en las distintas escalas de la ruta".

"El resto del personal Especialista salió de Alcalá y Mataracán con destino Las Palmas, efectuando su incorporación a la Base Aérea de Gando el día 28 de enero, habiendo efectuado su salida el día 22 del mismo mes. El día 1 de febrero este personal se dividió a su vez en dos grupos, uno de los cuales este mismo día se trasladó a El Aaiún, quedando el otro de reserva y para efectuar las revisiones en Gando".

Aunque inicialmente el Estado Mayor del Aire había estudiado la posibilidad de que la Escuela Básica se ubicase en Jerez de la Frontera, finalmente se decantó por Mataracán. No obstante, fueron muy frecuentes las visitas de T-6 de la Escuela al aeródromo jerezano. Aquí aparece el E.16-19&74-48), con la típica torre de la Parra al Fondo. (B.A. Jerez de la Frontera, archivo del autor, vía Víctor Ocaña).



Los T-6 del Ejército del Aire

Nº DE SERIE	VERSION INICIAL	ORIGEN	MATRICULA ESPAÑOLA	ALTA EN EL E. DEL A.	BAJA EN EL E. DEL A.	OBSERVACIONES
42-85155	T-6D	MDAP	E.16-1	Agosto 1954	15-X-1959	Accidentado 10-VI-1959
42-85554	T-6D	MDAP	E.16-2	Agosto 1954	28-IV-1959	Accidentado 1-XII-1958
42-85958	T-6D	MDAP	E.16-3, C.6-3	Agosto 1954	4-V-1979	
42-85668	T-6D	MDAP	E.16-4	Agosto 1954	24-IX-1955	Accidentado 7-II-1955
42-85404	T-6D	MDAP	E.16-5, C.6-5	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-85630	T-6D	MDAP	E.16-6	Agosto 1954	30-I-1963	Accidentado 14-VIII-1962
42-85053	T-6D	MDAP	E.16-7, C.6-7	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-34265	T-6D	MDAP	E.16-8, C.6-8	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-85348	T-6D	MDAP	E.16-9, C.6-9	Agosto 1954		Accidentado 9-V-1978
42-86025	T-6D	MDAP	E.16-10, C.6-10	Agosto 1954	16-II-1967	Accidentado 11-IV-1966
42-85458	T-6D	MDAP	E.16-11	Agosto 1954	23-IX-1964	Accidentado 12-XI-1963
42-85374	T-6D	MDAP	E.16-12, C.6-12	Agosto 1954	1-VII-1981	
41-34490	T-6D	MDAP	E.16-13, C.6-13	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-85492	T-6D	MDAP	E.16-14	Agosto 1954	4-XI-1959	Accidentado 10-VI-1959
42-85268	T-6D	MDAP	E.16-15, C.6-15	Agosto 1954	1-VII-1981	
41-34294	T-6D	MDAP	E.16-16	Julio 1954	30-VI-1959	Accidentado 29-VIII-1958
41-34566	T-6D	MDAP	E.16-17, C.6-17	Julio 1954	1-VII-1981	
41-34345	T-6D	MDAP	E.16-18, C.6-18	Julio 1954	1-VII-1981	
42-44745	T-6D	MDAP	E.16-19	Julio 1954	24-VI-1965	Accidentado 5-III-1963
42-84644	T-6D	MDAP	E.16-20, C.6-20	Julio 1954	2-II-1979	
42-84666	T-6D	MDAP	E.16-21, C.6-21	Julio 1954		Accidentado 18-IV-1978
41-34544	T-6D	MDAP	E.16-22, C.6-22	Julio 1954	19-IX-1978	Accidentado 29-I-1976
44-80881	T-6D	MDAP	E.16-23, C.6-23	Septiembre 1954	2-II-1979	
44-80858	T-6D	MDAP	E.16-24, C.6-24	Septiembre 1954	1-VII-1981	
42-86445	T-6D	MDAP	E.16-25, C.6-25	Septiembre 1954		Accidentado 23-XII-1969
42-86469	T-6D	MDAP	E.16-26, C.6-26	Septiembre 1954	2-II-1979	
42-86068	T-6D	MDAP	E.16-27, C.6-27	Septiembre 1954	20-VI-1981	
42-86345	T-6D	MDAP	E.16-28	Septiembre 1954	27-X-1956	Accidentado 17-IX-1956
42-86210	T-6D	MDAP	E.16-29	Septiembre 1954	24-IX-1955	Accidentado 21-I-1955
42-86142	T-6D	MDAP	E.16-30, C.6-30	Septiembre 1954	1-VII-1981	
42-86232	T-6D	MDAP	E.16-31	Septiembre 1954	24-VI-1965	Accidentado 5-III-1963
42-86113	T-6D	MDAP	E.16-32, C.6-32	Septiembre 1954	3-VII-1969	Accidentado 11-I-1969
42-86160	T-6D	MDAP	E.16-33, C.6-33	Septiembre 1954	1-VII-1981	
42-85923	T-6D	MDAP	E.16-34, C.6-34	Septiembre 1954	29-II-1971	Accidentado 3-IX-1969
44-81052	T-6D	MDAP	E.16-35, C.6-35	Noviembre 1954	1-VII-1981	
42-86064	T-6D	MDAP	E.16-36, C.6-36	Noviembre 1954	10-VII-1974	Accidentado 24-IV-1974
44-81207	T-6D	MDAP	E.16-37, C.6-37	Noviembre 1954	1-VII-1981	
44-81256	T-6D	MDAP	E.16-38, C.6-38	Noviembre 1954	1-VII-1981	
44-81626	T-6D	MDAP	E.16-39, C.6-39	Noviembre 1954		Accidentado 2-III-1972
44-80936	T-6D	MDAP	E.16-40, C.6-40	Noviembre 1954		Accidentado 25-III-1969
44-80964	T-6D	MDAP	E.16-41, C.6-41	Noviembre 1954	1-VII-1981	
44-80948	T-6D	MDAP	E.16-42	Noviembre 1954	24-IX-1955	Accidentado 11-II-1955
42-86146	T-6D	MDAP	E.16-43, C.6-43	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-85399	T-6D	MDAP	E.16-44, C.6-44	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-44709	T-6D	MDAP	E.16-45, C.6-45	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-84743	T-6D	MDAP	E.16-46, C.6-46	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-84834	T-6D	MDAP	E.16-47, C.6-47	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-85943	T-6D	MDAP	E.16-48, C.6-48	Diciembre 1954	1-VII-1981	
44-80981	T-6D	MDAP	E.16-49, C.6-49	Enero 1955	11-XI-1963	Accidentado 2-IV-1963
42-86047	T-6D	MDAP	E.16-50, C.6-50	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-86076	T-6D	MDAP	E.16-51, C.6-51	Diciembre 1954	1-VII-1981	
44-81149	T-6D	MDAP	E.16-52	Enero 1955	12-II-1963	Accidentado 21-IX-1961
44-81154	T-6D	MDAP	E.16-53, C.6-53	Enero 1955	14-IX-1967	Accidentado 14-X-1966
42-86356	T-6D	MDAP	E.16-54, C.6-54	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-86364	T-6D	MDAP	E.16-55	Enero 1955	29-V-1962	Accidentado 19-VI-1961
42-84404	T-6D	MDAP	E.16-56, C.6-56	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-86433	T-6D	MDAP	E.16-57, C.6-57	Diciembre 1954	12-III-1968	Accidentado 23-I-1968
42-85544	T-6D	MDAP	E.16-58, C.6-58	Diciembre 1954		Accidentado 12-VII-1971
42-86079	T-6D	MDAP	E.16-59	Diciembre 1954	22-XI-1960	Accidentado 20-VI-1960
42-84211	T-6D	MDAP	E.16-60, C.6-60	Diciembre 1954	1-VII-1981	
49-2984	T-6G	MDAP	E.16-61	Noviembre 1957	1-VII-1981	
49-3000	T-6G	MDAP	E.16-62	Noviembre 1957	10-VII-1963	Accidentado 7-X-1962
49-3038	T-6G	MDAP	E.16-63	Noviembre 1957		
49-3084	T-6G	MDAP	E.16-64	Noviembre 1957	25-IX-1959	Accidentado 5-XI-1958
49-3217	T-6G	MDAP	E.16-65	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3232	T-6G	MDAP	E.16-66	Noviembre 1957	1-VII-1981	
49-3320	T-6G	MDAP	E.16-67	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3323	T-6G	MDAP	E.16-68	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3326	T-6G	MDAP	E.16-69	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3335	T-6G	MDAP	E.16-70	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3342	T-6G	MDAP	E.16-71	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3349	T-6G	MDAP	E.16-72	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3231	T-6G	MDAP	E.16-73	Diciembre 1957	12-III-1964	Accidentado 24-IV-1963
49-3074	T-6G	MDAP	E.16-74	Diciembre 1957	15-VII-1965	Accidentado 7-III-1964
49-3327	T-6G	MDAP	E.16-75	Diciembre 1957	30-VI-1982	

49-3328	T-6G	MDAP	E.16-76	Diciembre 1957	15-X-1981	Accidentado 24-I-1980
49-3331	T-6G	MDAP	E.16-77	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3332	T-6G	MDAP	E.16-78	Diciembre 1957	16-X-1981	Accidentado 16-I-1980
49-3336	T-6G	MDAP	E.16-79	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3341	T-6G	MDAP	E.16-80	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3346	T-6G	MDAP	E.16-81	Diciembre 1957	17-III-1981	Accidentado 18-XII-1979
49-3347	T-6G	MDAP	E.16-82	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3353	T-6G	MDAP	E.16-83	Diciembre 1957		Accidentado 24-XI-1872
49-3376	T-6G	MDAP	E.16-84	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3330	T-6G	MDAP	E.16-85	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3337	T-6G	MDAP	E.16-86	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3339	T-6G	MDAP	E.16-87	Enero 1958	23-I-1973	Accidentado 15-XII-1972
49-3340	T-6G	MDAP	E.16-88	Enero 1958	29-IV-1964	
49-3343	T-6G	MDAP	E.16-89	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3348	T-6G	MDAP	E.16-90	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3351	T-6G	MDAP	E.16-91	Enero 1958		Accidentado 4-VI-1974
49-3352	T-6G	MDAP	E.16-92	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3355	T-6G	MDAP	E.16-93	Enero 1958		Accidentado 2-X-1977
49-3358	T-6G	MDAP	E.16-94	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3359	T-6G	MDAP	E.16-95	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3362	T-6G	MDAP	E.16-96	Enero 1958	20-V-1960	Accidentado 28-XI-1959
49-3364	T-6G	MDAP	E.16-97	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3365	T-6G	MDAP	E.16-98	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3366	T-6G	MDAP	E.16-99	Enero 1958	3-VI-1959	Accidentado 15-III-1959
49-3367	T-6G	MDAP	E.16-100	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3378	T-6G	MDAP	E.16-101	Enero 1958	15-X-1981	
49-3425	T-6G	MDAP	E.16-102	Enero 1958	12-II-1963	Accidentado 16-II-1962
49-3430	T-6G	MDAP	E.16-103	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3447	T-6G	MDAP	E.16-104	Enero 1958	18-III-1967	Accidentado 27-VI-1966
49-3448	T-6G	MDAP	E.16-105	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3453	T-6G	MDAP	E.16-106	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3470	T-6G	MDAP	E.16-107	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3356	T-6G	MDAP	E.16-108	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3357	T-6G	MDAP	E.16-109	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3363	T-6G	MDAP	E.16-110	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3368	T-6G	MDAP	E.16-111	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3370	T-6G	MDAP	E.16-112	Febrero 1958	27-IV-1962	Accidentado 27-X-1961
49-3373	T-6G	MDAP	E.16-113	Febrero 1958	10-IX-1964	Accidentado 7-VIII-1963
49-3382	T-6G	MDAP	E.16-114	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3401	T-6G	MDAP	E.16-115	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3437	T-6G	MDAP	E.16-116	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3443	T-6G	MDAP	E.16-117	Febrero 1958	21-XI-1966	Accidentado 21-VI-1966
49-3450	T-6G	MDAP	E.16-118	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3468	T-6G	MDAP	E.16-119	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3350	T-6G	MDAP	E.16-120	Febrero 1958	30-VI-1982	
43767	SNJ-5	Coastal	E.16-121	Mayo 1961	19-II-1964	Accidentado 15-VIII-62
84893	SNJ-5	Coastal	E.16-122, C.6-122	Mayo 1961	17-VII-1979	
84991	SNJ-5	Coastal	E.16-123, C.6-123	Mayo 1961	1-VII-1981	
90974	SNJ-5	Coastal	E.16-124, C.6-124	Mayo 1961	1-VII-1981	
91036	SNJ-5	Coastal	E.16-125, C.6-125	Mayo 1961	1-VII-1981	
90787	SNJ-5	Coastal	E.16-126, C.6-126	Mayo 1961	1-VII-1981	Accidentado 20-IV-1980
43966	SNJ-5	Coastal	E.16-127, C.6-127	Mayo 1961	1-VII-1981	
43859	SNJ-5	Coastal	E.16-128, C.6-128	Mayo 1961	1-VII-1981	
91051	SNJ-5	Coastal	E.16-129, C.6-129	Mayo 1961	25-VII-1979	
52026	SNJ-5	Coastal	E.16-130, C.6-130	Mayo 1961	1-VII-1981	
85010	SNJ-5	Charlotte	E.16-131, C.6-131	Diciembre 1961	16-I-1981	Accidentado 14-X-1980
91088	SNJ-5	Charlotte	E.16-132, CE.6-132, C.6-132	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90985	SNJ-5	Charlotte	E.16-133, C.6-133	Diciembre 1961	30-XII-1970	Accidentado 20-X-1970
43942	SNJ-5	Charlotte	E.16-134, CE.6-134, C.6-134	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90747	SNJ-5	Charlotte	E.16-135, CE.6-135, C.6-135	Diciembre 1961	1-VII-1981	
91081	SNJ-5	Charlotte	E.16-136, CE.6-136, C.6-136	Diciembre 1961	18-X-1968	Accidentado 20-V-1968
91098	SNJ-5	Charlotte	E.16-137, CE.6-137, C.6-137	Diciembre 1961	21-VII-1978	Accidentado 11-V-1978
90583	SNJ-5	Charlotte	E.16-138, C.6-138	Diciembre 1961	4-X-1978	Accidentado 20-IV-1978
84936	SNJ-5	Charlotte	E.16-139, CE.6-139, C.6-139	Diciembre 1961	1-VII-1981	
51811	SNJ-5	Charlotte	E.16-140, CE.6-140, C.6-140	Diciembre 1961	8-XI-1971	Accidentado 15-X-1970
43967	SNJ-5	Charlotte	E.16-141, C.6-141	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43756	SNJ-5	Charlotte	E.16-142, C.6-142	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43754	SNJ-5	Charlotte	E.16-143, CE.6-143, C.6-143	Diciembre 1961	19-IX-1978	Accidentado 18-V-1978
43857	SNJ-5	Charlotte	E.16-144, CE.6-144, C.6-144	Diciembre 1961	23-III-1970	Accidentado 23-VI-1969
91040	SNJ-5	Charlotte	E.16-145, CE.6-145, C.6-145	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43813	SNJ-5	Charlotte	E.16-146, C.6-146	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43906	SNJ-5	Charlotte	E.16-147, C.6-147	Diciembre 1961	25-VII-1979	
91074	SNJ-5	Charlotte	E.16-148, C.6-148	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90699	SNJ-5	Charlotte	E.16-149, C.6-149	Diciembre 1961	25-VII-1979	
43884	SNJ-5	Charlotte	E.16-150, CE.6-150, C.6-150	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90841	SNJ-5	Charlotte	E.16-151, C.6-151	Diciembre 1961	12-III-1968	Accidentado 19-II-1968
90992	SNJ-5	Charlotte	E.16-152, CE.6-152, C.6-152	Diciembre 1961	25-VII-1979	
42-85060	T-6D	Charlotte	E.16-153, CE.6-153, C.6-153	Diciembre 1961	1-VII-1981	

42-85165	T-6D	Charlotte	E.16-154, CE.6-154, C.6-154	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90982	SNJ-5	Charlotte	E.16-155, CE.6-155, C.6-155	Diciembre 1961	16-VI-1980	
51397	SNJ-4	Charlotte	E.16-156, CE.6-156, C.6-156	Diciembre 1961	17-VII-1979	
27845	SNJ-4	Charlotte	E.16-157, CE.6-157, C.6-157	Diciembre 1961	1-VII-1981	
27844	SNJ-4	Charlotte	E.16-158, CE.6-158, C.6-158	Diciembre 1961	4-II-1972	Accidentado 12-IV-1970
21842	SNJ-4	Charlotte	E.16-159, CE.6-159, C.6-159	Diciembre 1961	1-VII-1981	
27784	SNJ-4	Charlotte	E.16-160	Diciembre 1961	30-IX-1964	Accidentado 12-X-1963
43642	SNJ-5	Charlotte	E.16-161, CE.6-161, C.6-161	Febrero 1962	23-XI-1979	
51819	SNJ-5	Charlotte	E.16-162, CE.6-162, C.6-162	Febrero 1962	23-XI-1979	
84825	SNJ-5	Charlotte	E.16-163, C.6-163	Febrero 1962	1-VII-1981	
84923	SNJ-5	Charlotte	E.16-164, CE.6-164, C.6-164	Febrero 1962	1-VII-1981	
112200	SNJ-6	Charlotte	E.16-165, C.6-165	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3313	T-6G	Charlotte	E.16-166, C.6-166	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3311	T-6G	Charlotte	E.16-167, CE.6-167, C.6-167	Febrero 1962	26-III-1980	
49-3305	T-6G	Charlotte	E.16-168, C.6-168	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3289	T-6G	Charlotte	E.16-169, C.6-169	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3269	T-6G	Charlotte	E.16-170, C.6-170	Febrero 1962	1-VII-1981	
51999	SNJ-5	Charlotte	E.16-171, C.6-171	Febrero 1962	17-VII-1979	
85023	SNJ-5	Charlotte	E.16-172, C.6-172	Febrero 1962	29-I-1976	Accidentado 30-IX-1974
49-3215	T-6G	Charlotte	E.16-173, C.6-173	Febrero 1962	1-VII-1981	
85052	SNJ-5	Charlotte	E.16-174, C.6-174	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3085	T-6G	Charlotte	E.16-175, C.6-175	Febrero 1962	1-VII-1981	
90634	SNJ-5	Charlotte	E.16-176, C.6-176	Febrero 1962	1-VII-1981	
27500	SNJ-4	Charlotte	E.16-177	Febrero 1962	9-V-1964	Accidentado 7-X-1963
42-85697	T-6D	Charlotte	E.16-178, C.6-178	Febrero 1962	1-VII-1981	
112067	SNJ-6	Charlotte	E.16-179, C.6-179	Abril 1962	1-VII-1981	
26568	SNJ-4	Charlotte	E.16-180, C.6-180	Abril 1962	29-VII-1977	Accidentado 9-III-1977
49-3245	T-6G	Charlotte	E.16-181, C.6-181	Abril 1962	17-VII-1979	Accidentado 2-V-1979
49-2912	T-6G	Charlotte	E.16-182, C.6-182	Abril 1962	1-VII-1981	
49-2917	T-6G	Charlotte	E.16-183, C.6-183	Abril 1962	30-V-1974	Accidentado 14-II-1974
49-2921	T-6G	Charlotte	E.16-184, C.6-184	Abril 1962	30-V-1974	Accidentado 12-XII-1973
49-2977	T-6G	Charlotte	E.16-185, C.6-185	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3003	T-6G	Charlotte	E.16-186, C.6-186	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3034	T-6G	Charlotte	E.16-187, C.6-187	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3056	T-6G	Charlotte	E.16-188, C.6-188	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3076	T-6G	Charlotte	E.16-189, C.6-189	Abril 1962	24-XII-1969	Accidentado 28-X-1969
49-3130	T-6G	Charlotte	E.16-190, C.6-190	Abril 1962	9-III-1977	Accidentado 28-IX-1976
51-14456	T-6G	Francia	E.16-191	Mayo 1962	30-VI-1982	
49-3006	T-6G	Francia	E.16-192	Agosto 1965	23-XI-1979	Accidentado 27-VII-1979
49-3037	T-6G	Francia	E.16-193	Agosto 1965	30-VI-1982	
49-3066	T-6G	Francia	E.16-194	Agosto 1965	30-VI-1982	
49-3071	T-6G	Francia	E.16-195	Agosto 1965	1-VII-1981	
49-3291	T-6G	Francia	E.16-196	Agosto 1965	1-VII-1981	
49-3449	T-6G	Francia	E.16-197	Agosto 1965	1-VII-1981	
51-14904	T-6G	Francia	E.16-198	Agosto 1965	30-VI-1982	
51-15091	T-6G	Francia	E.16-199	Agosto 1965	30-VI-1982	
53-4568	T-6G	Francia	E.16-200	Agosto 1965	30-VI-1982	
52-8216	T-6G	Francia	E.16-201	Agosto 1965	30-VI-1982	

Aunque nos gustaría seguir transcribiendo aquí el resto de este ilustrativo informe, hemos de contenernos, pues si no lo hiciéramos sobrepasaríamos con creces la extensión que AEROPLANO nos ha concedido para el presente trabajo. No obstante, no podemos resistirnos a reproducir lo que el comandante decía con respecto al material.

“Con objeto de poder efectuar el vuelo de Jerez a Sidi Ifni sin necesidad de repostar, se les instaló a los aviones un depósito suplementario en el puesto del segundo piloto, de una capacidad de 175 litros”.

“El funcionamiento ha sido excelente, no habiéndose producido ninguna avería”.



Uno de los CE.6 que tuvo destinados el 793 Escuadrón de la AGA fue el 136. Los CE.6 sólo llevaban un lanzacohetes doble Pilatus en cada semiala, aparte de las ametralladoras. Hasta el 20 de mayo de 1968, cuando el CE.6-136 resultó destruido en accidente en Pinto (Madrid), segundo la vida del teniente Julio Centelles Mojica, había efectuado 4.378 horas y 30 minutos de vuelo. (Juan Arráez Cerdá, archivo del autor).



En este estado se hallaba el C.6-41 el 24 de septiembre de 1976, cuando le fotografiamos en la cadena de IRAN de AISA. Una vez terminada la revisión y probado el vuelo, se incorporaría a la 601 Escuadrilla el 17 de enero de 1977. (J.L. González Serrano).

“El funcionamiento del material en general ha sido muy bueno. No se han presentado más averías que las normales, las cuales han sido reparadas por el personal especialista del primer escalón de mantenimiento”.

“Únicamente al avión E.16-18 hubo que enviarlo a la Base Aérea de Gando para su reparación, por haber sido alcanzado por el fuego enemigo, que le perforó el depósito izquierdo de gasolina y los conductos principales de la instalación del sistema hidráulico, regresando sin novedad a la Base, y acondicionándolo en ésta para su traslado en vuelo a Gando, lo que se llevó a efecto sin novedad, siendo allí reparado rápidamente por el personal del segundo escalón”.

“Debido a las malas condiciones atmosféricas y principalmente a la gran cantidad de arena en el ambiente, se optó por rebajar el plazo entre revisiones periódicas a 75 horas, en vez de las 100 horas como se venía haciendo, y de hacerlas en la Base Aérea de Gando por el peligro que suponía mantener un avión descarenado durante el tiempo necesario para llevar a efecto la revisión en las condiciones mencionadas”.

“El material de repuesto para el mantenimiento del Escuadrón llegó sin novedad al puerto de Las Palma, habiéndose dividido en dos escalones: el primero destacado en la Base de El Aaiún y el segundo en Gando, no habiéndose presentado tampoco ninguna anomalía en su utilización”.

“El total de horas voladas por los aviones del Escuadrón desde su salida de Alcalá de Henares hasta la fecha ha sido de 559”.

En relación con el armamento, el personal y el empleo de los aviones, afirmaba lo siguiente:

“AMETRALLADORAS.- Desde un principio se notó la falta de homogeneidad en el montaje de electroimanes y ametralladoras, presentándose diferentes clases de averías”.

“Los electroimanes son de la misma potencia y tipo, y la instalación en sí difiere entre aviones, incluso de un plano a otro”.

“De las torbas (sic) de acoplamiento de alimentación y expulsión de vainas ha sido necesaria la puesta a punto en una

proporción del 80%”.

“A pesar de la mucha vida de estas ametralladoras, solamente se ha presentado la avería, propia de su funcionamiento, de la rotura de dos telares”.

“COHETES.- La instalación de cohetes ha funcionado perfectamente; sólo ha habido que cambiar dos lanzadores, debido a la rotura total del brazo posterior, uno, y el otro por presentar una fisura iniciada en la misma parte que la anterior”.

“La proporción de averías al principio de las operaciones fue de un 30%, aproximadamente, habiéndose rebajado este porcentaje hasta un 5%, que viene a ser lo que en la actualidad se dan”.

“NOTA: Los cohetes han funcionado perfectamente, siendo de gran precisión en la puntería y aumentando ésta con el ángulo de picado”.

“PERSONAL.- Todo el personal de vuelo, en las misiones



E. C.6-24 sirvió en la 401 Escuadrilla Mixta desde el 9 de diciembre de 1966 hasta el 3 de abril de 1968. A su vuelta de Guinea, pasó destinado a la 518 Escuadrilla de Son San Juan. (Fco. Eytor Coira, archivo del autor).



El C.6-12 fue uno de los últimos Texan del 421 Escuadrón. Obsérvese la posición de la antena de radio con respecto a la del gonio; en los T-6G, aquella estaba situada justo delante de ésta. Además, las cúpulas de los T-6D tenían siete montantes, mientras que las de los T-6G tenían cuatro. (J.L. González Serrano).

que se le ha encomendado, como el personal especialista, en tener a punto todos los aviones para éstas, su comportamiento ha sido excelente, lo que confirma las felicitaciones recibidas del Capitán General de la Región, del General de la Zona y de los Jefes de las Agrupaciones”.

“El número de misiones efectuadas hasta el día de la fecha ha sido de 100”.

“Han sido verificadas por parejas”.

“EMPLEO TÁCTICO.- La Unidad que se ha empleado en las misiones, tanto de apoyo como de reconocimiento, ha sido la pareja. Si un avión se averiaba antes del despegue, ambos quedaban en tierra. Si se averiaba en vuelo, el otro le acompañaba a la Base, y si se veía obligado a realizar un aterrizaje forzoso, tenía ordenado el avión no averiado la protección de aquél y comunicar a la Base su situación”.

“Para atacar los objetivos, se hace picando desde 1.500 pies sobre el terreno, efectuando la recogida a unos 200 pies sobre el mismo. El mejor ángulo para obtener más precisión en la puntería es el de 45 grados”.

“De la pasada debe salirse en línea de vuelo y ganar altura una vez fuera del alcance del fuego enemigo”.

“NOTA: Dadas las características de este avión nunca debe salirse de tirón, pues pierde velocidad rápidamente y gana poca altura, ofreciendo al enemigo un blanco efectivo. Dada la precisión de los cohetes y las máquinas (sic), se cree que en un caso de extrema gravedad se puede efectuar el apoyo por fuego a una distancia inferior a 100 metros de las líneas propias”.

Bien, hasta aquí el extracto de este informe –que, sin ninguna duda, tiene un gran valor histórico– del comandante López Serrano, que, Dios mediante, esperamos transcribir en su totalidad en el libro que estamos preparando sobre este modelo y del cual las presentes líneas son un breve resumen.

Para concluir este apartado, diremos que los T-6 mantuvieron, durante su estancia en esas antiguas tierras españolas, destacamentos en Villa Cisneros, Cabo Juby y Hagunia. Y que, una vez concluido el conflicto, y encuadrados en el 292 Escuadrón de la 29 Agrupación de FF.AA., permanecieron varios meses en la zona, antes de volver a la península e incorporarse a Villanubla.

El E.16-53 estuvo destinado en el Ala Mixta nº 36 desde el 20 de diciembre de 1962 hasta el 10 de junio de 1964. El 310 de su indicativo significaba que era el décimo avión del tercer escuadrón del Ala. Va armado con cinco “tejas” y un lanzacohetes bajo cada semiala. (B.A. Gando, archivo del autor).





Cuando el 22 de octubre de 1976 vimos en la factoría de AISA al C.6-134 (463-134), nos sorprendió el pequeño tamaño de su indicativo y de sus escarapelas, que hasta entonces sólo habíamos visto en T-6 camuflados y que jamás volveríamos a ver en otro ejemplar “plateado”. (J.L. González Serrano).



Uno de los escasos T-6 de que dispuso la Escuela Elemental de Pilotos de Granada fue el C.6-143 (781-53), que estuvo destinado en ella desde el 3 de febrero de 1968 hasta el 18 de noviembre de 1969. (Archivo del autor, vía Carlos Pérez San Emeterio).



Esta foto es la única que hemos podido obtener de uno de los T-6G que fueron dotados de armamento. Se trata del E.16-114 (33-114), que sirvió en el Ala nº 3 desde el 28 de junio de 1961 hasta el 29 de enero de 1963. (Emilio Herrera Alonso, archivo del autor).



E. C.6-46 estuvo destinado en la 603 Escuadrilla de Morón desde noviembre de 1974 hasta abril de 1977, y en ella ostentó siempre el indicativo con el que aparece en esta instantánea. (José Clemente Esquerdo, archivo del autor).

EL 363 ESCUADRON DEL ALA MIXTA Nº 36

Al objeto de contar con carácter permanente en la Zona Aérea de Canarias con el material indispensable para sus posibles necesidades, se reorganiza el Ala de Transporte nº 36, cambiando su denominación por la de Ala Mixta nº 36 (...) Se compondrá de la actual Ala nº 36 con sus efectivos y el Escuadrón de Caza-Bombardeo nº 363 de E.16, compuesto de 12 aviones operativos y 3 en reserva (...). Tal comunicaba al General Subsecretario el General Jefe del Estado Mayor del Aire, en el escrito que llevaba implícita la creación del 363 Escuadrón y que estaba fechado el 16 de agosto de 1958.

Parece evidente que en esa decisión habían influido sobremanera las lecciones aprendidas del reciente conflicto armado y, especialmente, la necesidad de que, ante la posibilidad –nada remota– de que volvieran a producirse hechos similares, no hubiera que depender del envío de efectivos desde la Península para hacerles frente.

Los primeros aviones (que, por lo que hemos podido averiguar, fueron los E.16-2, 7, 9, 13, 30 y 45), tras haber sido sometidos a la correspondiente IRAN por AISA y armados, se incorporaron a Gando en el mes de octubre; los demás causarían alta en los primeros meses de 1959. Entre tanto, el Ala de Caza nº 3 mantuvo destacamentos periódicos en la base canaria, con el fin de reforzar los efectivos de ésta.

EL T-6G TAMBIÉN SE ARMA

En efecto, y a pesar de lo que se ha escrito en contra, así fue: al T-6G también se le dotó de armamento.

Fue en 1960 cuando AISA, basándose en los estudios iniciados en 1957 para armar al T-6D, puso en marcha el proyecto de dotación de armamento a la versión G, y en 1961, aprovechando su entrada en IRAN, cuando llevó a cabo la instalación de éste en los aviones matriculados E.16-82 (que fue el prototipo y, por tanto, pasó destinado, para pruebas, al Grupo de Experimentación en Vuelo-GEV), E.16-88, 89, 100, 101, 102, 105, 110, 113, 114, 117, 119 y 120. A juzgar por las escasas fotos que se conservan de estos ejemplares, parece que fueron dotados de las ametralladoras Breda de 7'7 mm y de tejas para bombas, pero no de lanzacohetes.

Una vez revisados y armados, los doce aviones de “serie” fueron destinados inicialmente al Ala nº 3 de Villanubla y, después –todavía armados–, a la Escuela Básica, a la de Especialistas y al GEV. Finalmente, en 1963-64, con motivo de una nueva entrada en revisión, volvieron a AISA y se les desmontó el armamento, volviendo, por tanto, a su configuración original, que conservaron hasta el final de sus días.

LLEGAN MAS AVIONES, COMPRADOS EN ESTADOS UNIDOS

A comienzos de 1958, la Dirección General de Industria y Material tenía en estudio varias ofertas para la adquisición, mediante compra, de más aviones de este tipo, ya que, una de dos, o no había posibilidad de recibirlos a través del MDAP o se juzgó más conveniente esa alternativa y solicitar de la “ayuda americana” otros modelos. Sea como fuere, lo cierto es que una de las ofertas era de la compañía IMPEX, S.A. y se refería a 44 ejemplares que habían pertenecido a la Flygvapnet, es decir, a la Fuerza Aérea de Suecia, y habían sido reconstruidos por una firma especializada, bajo el control del gobierno sueco. Su precio era muy módico, pero, a pesar de ello, fueron rechazados, pues eran de una versión más antigua que la de los ya recibidos por nuestro Ejército.

La otra era de la compañía estadounidense Coastal Aviation Corporation y, aunque más cara, tenía la ventaja de que se refería a ejemplares similares a los nuestros. Por tanto, ésta fue la que se aceptó.

Los aviones comprados eran diez SNJ-5, es decir, de la versión de la Marina estadounidense equivalente al T-6D de la USAF. Fueron traídos en barco a Santander en abril de 1961, y desde la capital cántabra trasladados en camiones a Cuatro Vientos. Aquí se hizo cargo de ellos la Maestranza Aérea y, después, AISA, en cuya factoría se les haría la revisión de recepción y se los reacondicionaría y armaría.

Una vez armados (con ametralladoras Breda y lanzacohetes Pilatus) y dotados del depósito de combustible auxiliar fueron destinados en los meses de octubre y noviembre al Ala nº 3. Curiosamente, mientras estuvieron en esta Unidad ostentaron unos peculiares indicativos –sólo empleados en ellos–, ya que sus números de Servicio (del 121 al 130, pues fueron matriculados del E.16-121 al E.16-130) no iban precedidos del 33 correspondiente al número del Escuadrón, sino del 3 del Ala. Pero más curioso aún es el hecho de que en el Registro de Historial de estos aviones se afirme que en el seno del Ala nº 3 estuvieron adscritos al 32 Escuadrón y no al 33, pues no nos consta que dicha Unidad siguiera existiendo por entonces. Y, para complicar las cosas más todavía, hay otra versión sobre este asunto, la cual nos fue contada hace muchos años por personal antiguo de Villanubla: estos aviones llevaban el número 3 en el indicativo porque eran de la Escuadrilla de Estado Mayor del Ala. Sea como fuere, esperamos que la investigación que estamos llevando a cabo para averiguar cuál fue la realidad dé sus frutos y, Dios mediante, podamos informar sobre ella en las páginas de un próximo AEROPLANO.

Al igual que sucediera con los T-6G del Ala nº 3, durante poco tiempo “disfrutaron” estos SNJ-5 de su armamento, pues nueve de ellos (el décimo resultaría destruido en accidente en Santiago de Compostela el 15 de agosto de 1962) causarían baja en el Ala nº 3 en enero de 1963 y serían entregados a AISA para que procediera a desmontárselo. Una vez terminado este trabajo, en el mes de marzo fueron destinados al Grupo del Estado Mayor (los E.16-122 a 127) y a la (91) Escuadrilla de la Región Aérea Central (los E.16-128 a 130).



Antes de ser sometido a una revisión general en AISA, y después ser destinado a la 602 Escuadrilla de Albacete, el C.6-23 había servido en la 603 Escuadrilla de Morón (como 603-5). Su vida en activo finalizaría, en el seno del 793 Escuadrón, el 2 de febrero de 1979. (Antonio Camarasa Huerta, archivo del autor).

MAS COMPRAS EN ESTADOS UNIDOS

Coastal no sería la única compañía que suministraría T-6 al Ejército del Aire, puesto que, también en 1961, se adquirirían 60 ejemplares a otra de las numerosas que en ese país se dedicaban, y aún hoy se dedican, a la compra-venta de material aeronáutico sobrante del arsenal del coloso norteamericano. Se trataba de Charlotte Aircraft Corporation, cuya sede se hallaba en el estado de Carolina del Norte.

En carta fechada el 23 de marzo de 1961, dirigida al Ministro de Hacienda, que a la sazón lo era Mariano Navarro Rubio, el Ministro del Aire, general José Rodríguez y Díaz de Lecea, justificaba la necesidad de adquirir esos aviones “(...) en atención a las situaciones que puedan presentarse en África (...)”.

Los aviones –por cada uno de los cuales se pagaron 15.000 dólares– eran de diversas versiones y habían servido



Procedente de la 602 Escuadrilla de Albacete, el 24 de enero de 1978 se incorporó al 793 Escuadrón el C.6-20. En este último serviría hasta el 2 de febrero de 1979, cuando quedó en depósito en la Maestranza de Madrid. Foto tomada en San Javier, 10 de agosto de 1978. (J.L. González Serrano).

en la Fuerza Aérea, unos, y en la Marina, los otros. De aquella procedían 20 (tres T-6D y 17 T-6G), y de ésta los cuarenta restantes (siete SNJ-4, 31 SNJ-5 y dos SNJ-6). A todos ellos Charlotte les hizo la correspondiente revisión IRAN, finalizada la cual serían probados en vuelo por nuestro coronel Agregado Aéreo en Washington (que a la sazón lo era el coronel Miguel Guerrero García) y por el teniente coronel adjunto, quienes también hicieron lo propio con los 30 Douglas C-47 y los cinco C-54 comprados a la misma compañía.

Las entregas se realizaron en seis expediciones, de diez aviones cada una, que partiendo del puerto de Wilmington, en el vecino estado de Delaware, llegaron al de Santander entre los meses de noviembre de 1961 y abril de 1962. Una vez desembarcados en el puerto cántabro, fueron trasladados por carretera a la Maestranza de Cuatro Vientos, donde serían transformados en T-6D, tanto por lo que se refiere a su aspecto externo como a sus equipos, instalaciones y armamento.

Veinticuatro fueron posteriormente destinados a la Escuela Básica (los matriculados E.16-131 a 137, 139, 140, 144, 146, 148, 150, 151, 152 a 155, 158, 161, 167, 170, 171 y 177), 28 al Ala nº 3 (E.16-138, 141 a 143, 145, 147, 149, 156, 157, 159, 160, 172, 173, 175, 176 y 178 a 190), siete a la Academia General del Aire (E.16-162 a 166, 168 y 169) y uno a la Escuela de Especialistas de León (el E.16-174).

EN LA AGA

Además de los siete ejemplares que fueron destinados directamente a San Javier, la AGA pronto contaría con todos los de este lote que se habían incorporado primeramente a Matacán, puesto que el Estado Mayor del Aire había decidido que a partir del curso 1962-63 se efectuara en ella la fase de instrucción básica en vuelo de los alumnos y, por tanto, era preciso dotarla del material necesario para que pudiera llevar a cabo tal cometido. En consecuencia, como decimos, en octubre de 1962 los veinticuatro E.16 de Matacán antes citados fueron destinados al Tercer Escuadrón de Vuelo de la Academia, al que fueron incorporándose durante los meses de noviembre y diciembre. El primer curso básico se impartió entre los meses de enero y junio de 1963, y sería seguido por varios más hasta el académico de 1966-67, en el que volvió a realizarse en la Escuela Básica de la base salmantina, a la que serían destinados casi todos los aviones del 793 Escuadrón de San Javier. Durante ese intermedio, en Matacán efectuaron el curso básico varias promociones de pilotos de complemento y recibieron la transformación en T-6 varios jefes y oficiales.

Los aviones que se incorporaron a Matacán y, después, a San Javier lo hicieron desprovistos de armamento, pero, una vez hubo acabado el primer curso básico en la AGA, entre finales de junio y de diciembre de 1963 todos fueron llevados a AISA para que se les instalara aquél. Con posterioridad, la mayoría se reincorporó a su destino, en el que se le unieron unos pocos procedentes de Villanubla.

EN GUINEA

Desde que fue creado el Ejército del Aire, en la provincia española de Guinea no había estado desplegada con carácter permanente ninguna de sus unidades; para remediar esta carencia, y con el fin de persuadir a la recientemente independizada Nigeria de sus veleidades anexionistas, en marzo de 1962 fue creada la Escuadrilla Mixta nº 89, que habría de ser la primera, y la única, que estaría basada en aquel trozo de tierra español.

Su base sería el aeródromo de Santa María, es decir, el de Santa Isabel de Fernando Poo, al que llegaron los primeros aviones —por vía marítima— en el mes de mayo. Poco después, en junio, se incorporó el personal destinado a la nueva

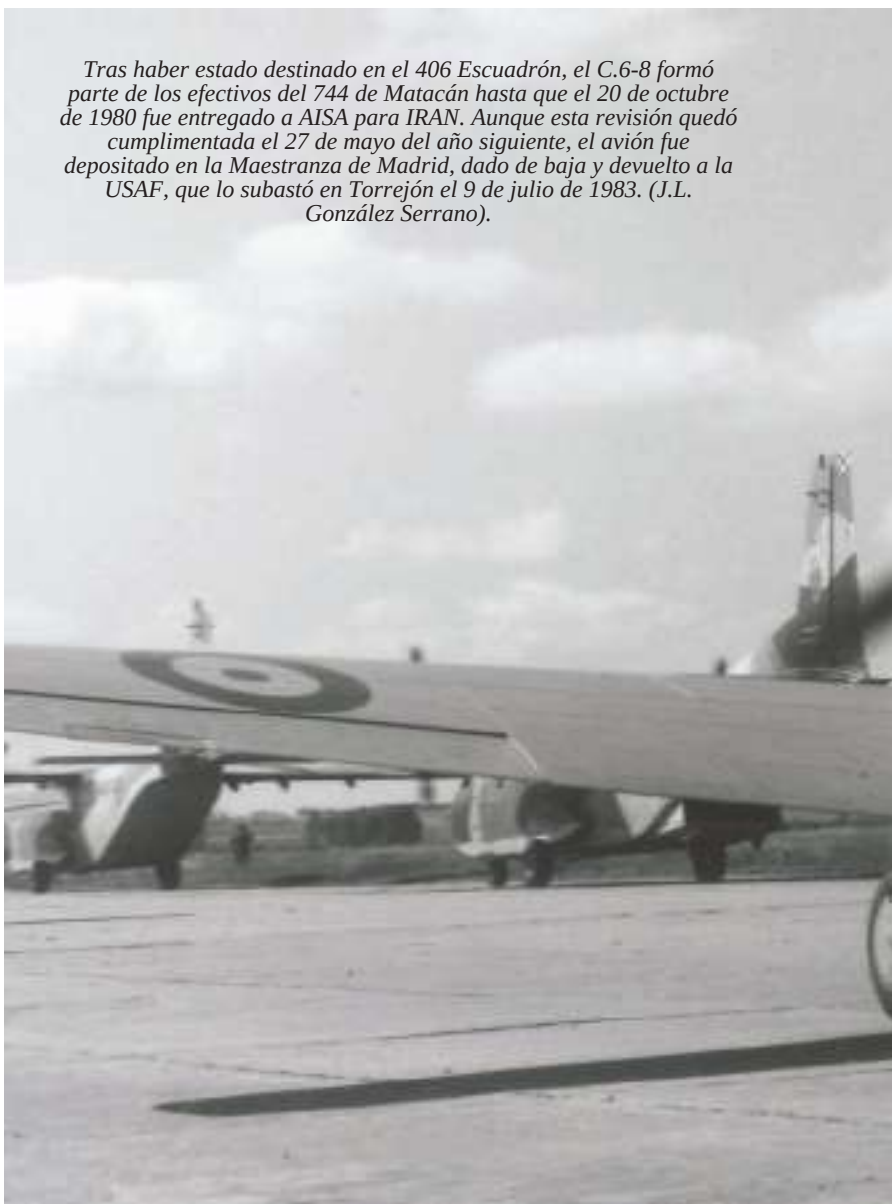
Unidad, el cual hizo el viaje a bordo de un Douglas C-54 del Ala de Transporte nº 35 y en un DC-3 de Iberia.

A la Escuadrilla se le asignó una plantilla de ocho T-6D y tres CASA C-127, que en la realidad jamás llegaría a tener completa, puesto que nunca tuvo al mismo tiempo más de cuatro ejemplares del primer modelo citado. Los tres primeros que recibió fueron los E.16-27, 46 y 49, procedentes de la Maestranza de Madrid, a la que habían sido entregados por AISA en el mes de abril, tras haberles efectuado una revisión IRAN. Una vez montados en el aeropuerto de Santa María —al que llegaron por barco y, después, por carretera— por personal de ese organismo, recibieron los indicativos 89-27, 46 y 49. El cuarto —el E.16-60— lo recibiría en junio del año siguiente, algo más de dos meses después de que se perdiera en accidente el E.16-49; éste, cuando, pilotado por el teniente José San Martín Larios, realizaba un vuelo de entrenamiento y se hallaba sobre Punta Hermosa, el 2 de abril, hubo de efectuar una toma de emergencia en aguas próximas a Punta Fernanda, cerca de Santa Isabel, a causa de una avería en el motor. El piloto resultó ileso y fue rescatado, pero el avión se hundió y no pudo ser recuperado. El día 19 se abandonó su infructuosa búsqueda.

EN LAS ESCUADRILLAS DE LOS CUARTELES GENERALES DE LAS REGIONES Y LAS ZONAS AÉREAS

Estas Unidades, en las que, entre otras misiones, realizaba su entrenamiento en vuelo el personal destinado en los distintos organismos regionales y zonales y en los Escuadrones de Alerta y Control ubicados en las respectivas Regiones y Zonas, tenían unas variopintas plantillas de material, constituidas, mayoritariamente, por transportes CASA C-352 (T.2B)

Tras haber estado destinado en el 406 Escuadrón, el C.6-8 formó parte de los efectivos del 744 de Matacán hasta que el 20 de octubre de 1980 fue entregado a AISA para IRAN. Aunque esta revisión quedó cumplimentada el 27 de mayo del año siguiente, el avión fue depositado en la Maestranza de Madrid, dado de baja y devuelto a la USAF, que lo subastó en Torrejón el 9 de julio de 1983. (J.L. González Serrano).





El C.6-135 estuvo basado en Torrejón desde julio de 1969 hasta el mismo mes de 1972; primero destinado en la 981 Escuadrilla, luego en la 514 (como 514-5) y, finalmente, agregado al Ala 12. En dicha base fue fotografiado en junio de 1971. (X.I. Taibo Arias, archivo del autor).

y Douglas C-47 (T.3), avionetas CASA C-1131 (E.3B), AISA I-115 (E.9), Stinson (L.2), AISA I-11B (L.8C) y CASA C-127 (L.9). Carecían, por tanto, de un avión “serio”, en el que efectuar las horas anuales exigidas para mantener su aptitud. Para remediar esa carencia, en 1962 comenzaron a recibir los T-6D.

La primera a la que fueron destinados fue la Escuadrilla de la Región Aérea Atlántica (indicativo 95), sita en Villanueva. En 1960 ya disponía de, al menos, uno (el E.16-5).

La siguiente fue la de la Región Aérea Pirenaica, que estaba basada en Valenzuela y que en marzo de 1962 recibió el E.16-39, en mayo el E.16-43 y en junio el E.16-40.

Y ya en 1963, entre los meses de marzo y junio, les tocó el turno a las de las Regiones Central (91), del Estrecho (92) y de Levante (93), y a la de la Zona de Baleares (96), a cada

una de las cuales le fueron destinados tres ejemplares.

La Escuadrilla de la Zona Aérea de Canarias dispondría también de algunos T-6D, pero años más tarde.

ADQUISICION Y RECEPCION DE LOS ULTIMOS EJEMPLARES

Los últimos once aviones que recibió nuestro Ejército se adquirieron a Francia y eran de la versión T-6G. El primero, que estaba adscrito a una unidad del Ejército del Aire francés denominada ERALA (*Escadrille de Réserve d'Aviation Légère d'Appui*) 1/40 y basada en Argel, había resultado accidentado en Barcelona el 27 de septiembre de 1961; y, habiendo considerado su propietario que era antieconómica su recuperación, procedió a vendérselo al Ejército del Aire. Trasladado a Cuatro Vientos, adonde llegó por carretera el 17 de mayo de 1962, AISA se hizo cargo de él y llevó a cabo su reparación. Finalizada ésta, y ya ostentando la matrícula E.16-191, el 29 de abril de 1963 fue destinado a la Escuela Básica.

Los otros diez se hallaban en la Base Aérea 278, sita en Amberieu, en la que se efectuaban las revisiones de tercer escalón de este modelo. El Estado Mayor había recibido una oferta de la *Office General de l'Air* para la venta de varios ejemplares de este tipo, y, para inspeccionarlos in situ, envió una comisión el 13 de abril de 1964. Vista la opinión de ésta, finalmente se aceptaron diez de ellos y se formalizó el consiguiente contrato, en el que se fijó el precio de cada uno en 41.000 francos franceses (equivalentes a 500.200 pesetas). A título de curiosidad, diremos que, de la decena inicialmente ofertada, sólo se adquirieron cuatro, y que los seis restantes fueron rechazados y sustituidos por otros tantos que se hallaban en mejores condiciones.



Los diez fueron traídos en vuelo, por pilotos nuestros, a Getafe el 30 de agosto de 1965, y tras ser sometidos a la preceptiva revisión de aceptación, y matriculados del E.16-192 al E.16-201, el 22 de septiembre fueron destinados al Grupo del Estado Mayor, al que se incorporaron en el mes de noviembre y en el cual permanecieron unos pocos meses, pues en mayo del año siguiente pasarían a la Escuela Básica o a IRAN en AISA.

DIVERSIFICACION DE DESTINOS Y POSTERIOR CONCENTRACION

El 1 de abril de 1965, cuando la flota de T-6 ya había realizado algo más de 200.000 horas de vuelo (de las que más de la mitad habían sido efectuadas por los aviones destinados en Matacán), entraba en vigor la Instrucción General número 31, en virtud de la cual se establecía una nueva numeración de casi todas las unidades de vuelo y se creaban, entre otras, las Escuadrillas de los Cuarteles Generales de la Aviación Táctica y de la Aviación de Transporte, y las de Entrenamiento de ambas aviaciones, de la Defensa Aérea y de la Subsecretaría de Aviación Civil. Fue a partir de entonces cuando la presencia de los T-6 se hizo más patente en toda la geografía nacional, pues rara era la base o el aeródromo donde no estaba basado alguno. Además, fue en aquella fecha y, en virtud del citado documento, cuando se estableció oficialmente una denominación para los aviones armados y otra para los no armados: los primeros fueron designados C.6 (o CE.6, en algunos casos) y los otros siguieron siendo E.16.

Esa “diáspora” se incrementaría dos años después, con la formación —mediante escrito del Estado Mayor fechado el 20 de octubre de 1967, que entraría en vigor el 3 de noviembre— de las llamadas Escuadrillas de Aviones-Base, que, en parte, tomarían el lugar dejado por las de los Cuarteles Generales de Regiones y Zonas Aéreas, que quedaron disueltas en la misma fecha. Las nuevas escuadrillas eran 15, estaban numeradas de la 511 a la 525 (basadas en Getafe, Villanubla, Jerez de la Frontera, Morón, Málaga, Manises, Los Llanos, Son San Juan, Zaragoza, Reus, Gando, Talavera, Matacán, Torrejón y Agoncillo, respectivamente) y, entre otros modelos, disponían de T-6.

Algo menos de tres años más tarde, por escrito de fecha 12 marzo de 1970 (que entraría en vigor el 1 de abril), el Estado Mayor procedió a reorganizarlas, de manera que las ubicadas en aeródromos de la Primera Región Aérea fueron renumeradas de la 511 a la 516 (Getafe, Villanubla, Matacán, Torrejón, Cuatro Vientos y León, respectivamente), las de la Segunda de la 521 a la 526 (Tablada, Talavera, Morón, Málaga, Los Llanos, Jerez) y las de la Tercera de la 531 a la 535 (Zaragoza, Manises, Son San Juan, Reus y Agoncillo). Y seguían teniendo T-6.

Finalmente, unas serían disueltas en 1972 y las últimas el 23 de abril de 1973. Pero precisamente en esta última fecha serían creadas las Escuadrillas de Entrenamiento 601 a 604, dependientes de las Jefaturas de las Regiones Aéreas Primera, Segunda y Tercera, las tres primeras, y de la Jefatura de la Zona Aérea de Canarias la cuarta, y basadas en Villanubla, Los Llanos, Morón y Gando, respectivamente. En ellas seguirían el Plan de Adiestramiento o el de Entrenamiento (30 horas de vuelo anuales) los jefes y oficiales del Arma de Aviación no destinados en Unidades de Fuerzas Aéreas. Aunque durante buena parte de su existencia las nuevas escuadrillas estuvieron dotadas de avionetas AISA I-115 (E.9) —excepto la 604 de Gando, que tuvo algunos Douglas C-47 (T.3) y Beech Baron (E.20)—, el grueso de sus efectivos lo formaron los “omnipresentes” T-6.

Cuando estas Escuadrillas de Entrenamiento quedaron disueltas el 1 de enero de 1978 (por orden del 22 de diciembre anterior), “con el fin de lograr la mayor eficacia y rendimiento en la instrucción de los Jefes y Oficiales del Arma de Avia-

ción (E.A.) adscritos a los Planes de Entrenamiento y Adiestramiento (Programas 1 y 2), se ha decidido centralizar dicha instrucción en el 912 Escuadrón del 91 Grupo de FF.AA. (...)”, diez de sus T-6 pasaron destinados a esta Unidad y los demás fueron entregados a AISA.

De esta forma se ponía fin a la dispersión de los T-6, ya que a partir de entonces, y hasta su baja en el Servicio, quedarían concentrados en la Academia General del Aire y en el citado Grupo.

Pero, una vez que hemos llegado a este punto, retrocedamos en el tiempo y veamos, también, cuál fue la evolución de las Unidades y las Escuelas en las que se había iniciado su polifacética carrera en España.

Al hablar de la Academia General del Aire, habíamos dicho que a partir del curso académico 1966-67 el Curso Básico había vuelto a realizarse en Matacán, y así fue, hasta que el 6 de abril de 1972 fue disuelta la Escuela Básica de Pilotos y pasó a desempeñar su función la AGA. Con el material de los disueltos Escuadrones 741 y 742 se creó veintidós días después el 793 Escuadrón en San Javier. A esta Unidad le cupo el honor de ser la que dio el último adiós al veterano T-6, pues era la única que lo tenía en dotación cuando el 30 de junio de 1982, al terminar el curso 1981-82, este modelo causó baja definitiva en el Servicio.

En Villanubla, la despedida del T-6 fue más temprana, puesto que, tras haber servido en el Ala nº 3, en su sucesora, el Ala nº 43 y, después, en el 202 Escuadrón, al crearse el 12 de enero de 1968 el 21 Grupo de FF.AA. el Saeta ya había tomado totalmente el relevo.

Por su parte, la Escuadrilla Mixta nº 89 de Guinea pasó a denominarse 401 Escuadrilla de Misiones Varias el 1 de abril de 1965, y como tal existió hasta que, próxima la independencia de aquella entrañable provincia española, el Jefe del Estado Mayor del Aire, mediante escrito del 3 de abril de 1968, ordenó su supresión “(...) antes del 31 de mayo del presente año (...)” Hasta entonces, y desde su creación, únicamente había dispuesto de aviones T-6D y CASA C-127 (L.9).

En Gando, el Ala Mixta nº 36 y su 363 Escuadrón de T-6 se transformaron en Ala Mixta nº 46 y 463 Escuadrón el 1 de abril de 1965; el Ala devino 46 Grupo el 3 de noviembre de 1967 y, finalmente, otra vez en Ala Mixta nº 46 el 24 de noviembre de 1971, pero el T-6 siguió siendo el material básico

La Charlotte Aircraft Engineering Inc., división de ingeniería de Charlotte Aircraft Corporation, fue la encargada de revisar y poner a punto los T-6 que el Ejército del Aire había comprado a esta compañía. Aquí vemos algunos de ellos, junto al taller. El primero de la fila es el C.6-185; obsérvese que, a pesar de ser un T-6G, ya había sido transformado en T-6D, como lo demuestra el hecho de que la antena de la radio esté situada detrás de la del gonio y que la cúpula tenga siete montantes. (Charlotte Aircraft Engineering Inc., archivo del autor).

