



El Lockheed T-33



El primer reactor que se incorporó al Ejército del Aire, el 24 de marzo de 1954 llegaron los seis primeros a la Base Aérea de Talavera. En total hubo 60 T-33. Escuela en Talavera y reentrenamiento en Zaragoza.

El primer reactor de caza operativo de que dispuso la USAAF, fue el P-80 "Shooting Star", diseñado por "Kelly" Johnson, que entró en servicio en diciembre del 45 -recién terminada la guerra mundial- si bien antes, dos de ellos habían ya volado experimentalmente sobre el frente italiano. Fue luego en Corea cuando el, a partir de 1948 llamado F-80, tuvo una amplia actuación bélica, anotándose el 8 de noviembre del 50 la primera victoria que registran los anales de la Historia en combate entre reactores, al abatir un MiG-15.

Con el fin de proporcionar a los pilotos un medio que les vaya familiarizando con las peculiaridades de los "aviones a chorro", Lockheed hace suya la idea del ingeniero Mac Short, y modifica un Shooting Star, dotándolo de un fuselaje más largo con capacidad para dos tripulantes que disponen de doble mando.

Idéntico por lo demás al F-80, el primero llamado TF-80 y finalmente T-33, "T bird", es un limpio avión totalmente metálico, provisto de servomandos hidráulicos, que lleva por primera vez al aire Tony LeVier. Llamado a superar con creces el éxito de su antecesor, es inmediatamente pedido por la USAF, fabricándose en los Estados Unidos, Canadá y Japón un número total de 6.637 ejemplares. Llega a lucir los colores de al menos treinta y una naciones diferentes, y puede ser considerado durante un par de décadas como el entrenador avanzado "standard" del Mundo Occidental. Hasta hace no muchos años, eran aún bastantes las fuerzas aéreas que lo mantenían en servicio.

Como consecuencia del acuerdo suscrito seis meses antes con los Estados Unidos, el 24 de marzo de 1954 y procedentes de Chateau Le Roge (Francia) toman tierra en Talavera la Real media docena de "T birds", que habrán de constituir el primer material de nuestra naciente



Escuela de Reactores. Allí, y al mando del Teniente Coronel Gavilán (“as” de la Tercera Escuadrilla Expedicionaria en Rusia, con nueve victorias aéreas, y primer español que pilotará por sí mismo un reactor) comenzará a partir de entonces una febril actividad -no exenta al principio de un ambiente tenso con ciertos instructores americanos, procedentes de una sociedad muy distinta y con una forma mucho más “democrática” e igualitaria de impartir la instrucción- de modo que hasta ser sustituidos al comienzo de los años setenta por los Northrop F-5B de CASA, los fieles “T” habrán de volar 79.000 horas en la escuela, formando a la crema de los reaktoristas españoles, los mismos que constituyen todavía en los comienzos del Siglo XXI la cabeza de nuestra Fuerza Aérea e incluso en buena medida los cuadros de la aviación comercial española.

Recibidos sesenta en total, sólo dos se perdieron en accidentes durante su largo periodo de instrucción en Talavera.

Aparte de su labor en la escuela extremeña, los entre nosotros denominados E.15 sirven también en las alas de caza para prácticas de instrumentos, y a partir de 1973 se concentra el medio centenar que todavía sobrevive en el Grupo 41 de Zaragoza, donde siguen volando con actividad decreciente hasta ser el último dado de baja el 3 de marzo de 1985.

Muy adecuado para la acrobacia, estable y maniobrero, el T-33 familiarizó a los pilotos españoles con una nueva forma de operar, basada en los procedimientos, y los habituó a las altas velocidades y más pausadas respuestas motoras que son (y especialmente eran entonces) características inherentes a los reactores. Como muestra de la extraordinaria dureza del avión, baste indicar que, realizando un vuelo nocturno el Capitán Lucio Recio en compañía de un alumno, se desplazó el eje de turbina de su Allison, causando los correspondientes destrozos en álabes y cojinetes. No obstante, con presión de aceite a cero y temperatura al máximo, todavía continuó girando el J-33, y pudo Recio depositar sano y salvo a su leal T sobre la pista de Talavera.

El 5 de noviembre de 1964 el Lockheed T-33 matrícula E.15-51 se incorporaba al Ejército del Aire.



El Lockheed T33 es un avión de entrenamiento a reacción diseñado por el mítico diseñador Clarence “Kelly” Johnson, padre de grades aeronaves de la historia de la aviación como el P-38 Lightning, el U2 o el SR-71.

El Lockheed T-33 del museo matriculado E.15-51, fue entregado al Ejército del Aire el 5 de noviembre de 1964. Pertenecía esta aeronave a un lote de 12 aparatos que el Ejército de Aire adquirió, a un precio ventajoso. Estas aeronaves procedían de los que la USAF tenía destinados en Europa, y que fueron traídos en vuelo desde la Base Aérea de Mildenhall en Inglaterra hasta Talavera La Real por pilotos españoles. Estos aviones se encontraban en estado de semiabandonado y fueron los T-33 que llegaron a España con más uso. A pesar de ello, la mayoría de esta docena de aparatos permanecía en vuelo en la década de 1980. El E.15-51 causó baja el 16 de septiembre de 1981 y fue entregado al Museo el 2 de junio de

Antonio Utrilla

El T-33 en España

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro de número del IHCA

Cuando el 26 de septiembre de 1953 los Estados Unidos de Norteamérica y España firmaron los convenios de amistad y cooperación, una nueva “edad” iba a dar comienzo en el seno del Ejército del Aire: la que podríamos llamar moderna. Atrás iban a quedar años –demasiados– de aislamiento y forzada autarquía, y también una titánica lucha por condurar el vetusto material de vuelo –la mayor parte del cual databa de la guerra civil– hasta extremos que sólo fueron posibles gracias, principalmente, al ingenio y al pundonor de quienes tuvieron que ocuparse de su mantenimiento y conservación y de volarlos.

Si bien en todas las facetas operativas nuestro retraso con respecto a los países de nuestro entorno geográfico era preocupante, en la de la caza la situación había llegado a ser desesperada, pues por entonces no disponíamos de ningún modelo al que se le pudiera calificar de tal: en Gando quedaba un Chirri, adscrito al 4º Grupo de FF.AA. en Reus (23 Grupo) seis Bf 109 y cuatro Super Chatos, y en la Escuela de Caza de Morón 15 Chirris, 12 Bf 109 y dos Ratas. Eso era todo: piezas de museo.

Afortunadamente, poco tiempo más habría que esperar para que la renovación se hiciera realidad. A partir de 1955, las nuevas unidades de caza iban a recibir –nada más y nada menos– 270 F-86F; y, para hacer frente a tal “aluvión”, resultaba evidente que era preciso disponer de los organismos pertinentes para acometer con urgencia y visión de futuro la labor de instruir adecuadamente al personal que debería encargarse de su mantenimiento y entretenimiento y de su pilotaje. En el primer caso, ya se disponía de la Escuela de Especialistas, que se encargaría de formar al personal de tierra. En cuanto al segundo, parecía evidente que la Escuela de Caza de Morón de la Frontera no reunía las condiciones idóneas para hacerse cargo de ese cometido, pues ya estaba en fase de “derribo” como institución y, además, ya se había previsto un nuevo uso para ese aeródromo sevillano. Así que, finalmente, se decidió que una parte del personal recibiera formación en el





El E.15-24 (1-024) únicamente estuvo destinado en el Ala de Caza nº 1 del 28 de enero de 1963 al 18 de abril de 1964. Durante su vida en activo realizó 3896:00 horas de vuelo. (CASA, archivo del autor).

nuevo material en bases de la USAF situadas en Estados Unidos y en Alemania, y que la otra fuera instruida en España en un centro específicamente creado para este fin: la Escuela de Reactores.

BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

Ante la inexistencia de documentos que nos permitan saber cuál fue la fecha exacta en que fue creada la Escuela de Reactores, generalmente se toma como tal el 10 de diciembre de 1953, cuando se nombró oficialmente a su primer director, que lo fue el teniente coronel José Ramón Gavilán Ponce de León.

El teniente coronel Gavilán, persona de grandes virtudes castrenses, innegables dotes de mando y gran capacidad de organización, se rodeó de un selecto plantel de oficiales, del que algunos procedían –como él– de la Escuela de Polimotores de Jerez de la Frontera, y los demás de la Escuela de Caza y de la Elemental de Las Bardocas.

En cuanto al material de vuelo del que iba a disponer la Escuela, no podía ser otro más que el Lockheed T-33A, que –ante la inexistencia¹ de una versión biplaza del F-86F– era el único modelo que nutría por entonces a las escuelas de reactores de la USAF y a las de la mayoría de las naciones apoyadas por los Estados Unidos (Francia, Italia, Portugal, Grecia, Turquía, Bélgica, Holanda, Alemania Occidental, Noruega, Dinamarca, Yugoslavia, Taiwán, Irán, Arabia Saudita, Filipinas, Tailandia y otras muchas).

Desarrollado a partir del P-80C Shooting Star, como su versión biplaza, inicialmente fue denominado TP-80C, luego TF-80C y finalmente T-33; el primer prototipo voló por vez primera, desde el aeropuerto de Van Nuys, el 22 de marzo de 1948, pilotado por Tony LeVier. Pronto se pondría de manifiesto que sus caracte-

¹En realidad, sí existió dicha versión (TF-86F), pero no llegó a producirse en serie. Sólo se fabricaron dos prototipos.



Inédita imagen nocturna de uno de los tres T-33A que llegaron a Barcelona a bordo del Kingsport Victory el 2 de mayo de 1954, tomada durante su traslado al aeropuerto de El Prat. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



Ésta es la única instantánea que hemos podido conseguir de un avión del Ala de Caza nº 3. Se trata del E.15-31 (3-031). Tras causar baja en el Servicio, fue devuelto a la USAF, a través del MAAG. Acumuló 1889:00 horas de vuelo. (B.A. Villanubla, archivo del autor).

rísticas de vuelo eran tan nobles como las de su “progenitor”, lo cual acortó su fase de desarrollo y facilitó su entrada en servicio, tanto que tan solo cinco meses después la USAF se hizo cargo del primer avión de producción.

Lockheed produjo, en total, 5691 ejemplares de las versiones T-33A y T-33B (ésta era la naval, utilizada por la Marina y la Infantería de Marina estadounidenses), de los que más de mil fueron cedidos a países aliados del tío Sam, a través de diversos programas de ayuda mutua. Además, el *T-bird*, como afectuosamente sería conocido en todo el mundo, fue fabricado con licencia en Canadá y en Japón, donde las compañías Canadair y Kawasaki construyeron 656 y 210 ejemplares, respectivamente.

Por su parte, España fue la destinataria de 60 T-33A procedentes de la USAF, de los que 48 fueron recibidos como ayuda militar, en virtud de los acuerdos de amistad y cooperación, y 12 comprados por el Ejército del Aire, en 1964, tras haber sido dados de baja por la fuerza aérea estadounidense. Estos últimos, que habían servido en diversas unidades de ésta basadas en Europa, fueron depositados en la base británica de Mildenhall, y, como veremos más adelante, en ella serían inspeccionados, revisados y, finalmente, recogidos por nuestro personal.

Nuestros primeros E.15 (denominación que le fue asignada a este modelo en nuestro Ejército) llegaron en vuelo a Talavera la Real, procedentes de la base francesa de Chateauroux —donde la USAF tenía entonces, entre otras unidades, una maestranza—, el 24 de marzo de 1954. Eran seis aviones que, tripulados por personal norteamericano (teniente coronel Van Bloom, comandante Nickeeson, capitanes Herrington y Teague y tenientes Murray, Hamilton y Flinn), tras haber hecho el viaje en dos formaciones de tres y haber sobrevolado la capital pacense a modo de saludo, tomarían tierra minutos después de las cuatro de la tarde en su nueva sede. En nuestro Ejército recibirían las matrículas E.15-1 a E.15-6 y los indicativos E.73-1 a E.73-6, en los que —caso único en nuestra historia— con la E suponemos que se pretendía enfatizar la labor de enseñanza a la que iban a estar dedicados estos aviones.

El E.15-45 (4-045) sirvió en el Ala de Caza nº 4 desde el 28 de octubre de 1961 hasta la disolución de esta Unidad, y permaneció en Son San Juan hasta el 2 de julio de 1963. (B.A. Son San Juan, archivo del autor).



Casi un mes más tarde llegaban a Talavera los dos instructores norteamericanos (capitán Encinas y teniente Agnew) que iban a encargarse de soltar a los primeros alumnos españoles. Éstos, encabezados por el teniente coronel Gavilán, fueron los siguientes:

—Comandantes Rafael Lorenzo Bellido, Elías Luis Martínez Pesquera y Carlos Grandal Segade

—Capitanes José Roa Lineros, Manuel Villalón Dávila, Fernando Lens Martínez, Anselmo Álvaro Martínez Pesquera, José Luis del Castillo Marín, Fernando de Juan Valiente, Miguel Prieto Arozarena, Luan Linares Maza, Antonio García-Fontecha Mato, Antonio Calvo Ugarte, Felipe Sequeiros Bores, Pedro Gómez Esteban, Luis Gabaldón Velasco, Lucio Recio de la Serna, Mariano Pétez Jaráiz, Eugenio J. María Martínez Martínez, Luis Delgado Sánchez-Arjona, Matías Lozano Tejeda, Wenceslao Martínez Colorado y Antonio Vázquez-Figueroa González

—Tenientes Juan Bertrand Argüelles, César Villalonga Alonso, Manuel Abad Burgos, José María Ordovás Artieda y Armando Murga Carazo.

Parece ser que el llamado Curso Inicial de Transición a Reactor T-33, en el que tomaron parte todos ellos, dio comienzo el 11 de enero de 1954, con la parte teórica, y debió de terminar a mediados de mayo, con la fase de vuelo. Sea como fuere, lo cierto es que, tras su finalización, algunos asistieron a cursos complementarios en los Estados Unidos o en Alemania. Así, por ejemplo, sabemos que los capitanes Gabaldón y Lens y el teniente Murga siguieron al otro lado del “charco” el de

Aunque no sabemos si se trataba del Kingsport Victory o del Greenville Victory, sí resulta evidente que el buque que aparece en esta imagen trajo T-33 a España. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



Profesores de Reactores, de 28 semanas de duración (que comenzó a finales de mayo), y después, dos de ellos, el de Vuelo Instrumental, de ocho semanas. Por su parte, los comandantes Lorenzo y Grandal, los capitanes Martínez Pesquera (Álvaro Anselmo), Calvo, Delgado, Martínez Colorado, Linares y Pérez Jaráiz, y los tenientes Villalonga y Ordovás iniciaron el 19 de julio, en Fürstenfeldbruck (donde tenía su base la 7330th Flying Training Wing de la USAF) el de Transición a Reactores (de diez semanas) y, después, ocho de ellos, el de Instrucción Complementaria para Instructores (de nueve semanas); y, ya en 1955, los capitanes García-Fontecha, Recio de la Serna y Sequeiros Bores (que sustituyó al de igual empleo Lozano Tejeda, que inicialmente había sido designado pero que no pudo incorporarse) también realizaron en Alemania el de Instructor de Instrumentos de T-33, que comenzó el 30 de mayo y duró 70 días.

Durante los restantes meses de 1954, la Escuela recibió otros nueve aviones. Tres llegaron a Barcelona, a bordo del T-AK-239 *Kingsport Victory*, que, procedente de Newark, atracó en el puerto de la ciudad el 2 de mayo. Una vez desembarcados, fueron trasladados por carretera al aeropuerto de El Prat, desde donde, tras ser desprovistos de su cubierta protectora de poliuretano y una vez probados sus sistemas, partieron en vuelo (tripulados por los instructores estadounidenses antes mencionados y por el teniente coronel Van Bloom) tres días más tarde hacia Talavera, donde se les realizó la inspección de recepción y fueron dados de alta el mismo día 5. Serían los E.15-7 a E.15-9 (E.73-7 a E.73-9.)

Los tres siguientes (E.15-10 a E.15-12 y E.73-10 a E.73-12) también llegaron por barco, pero al puerto de Santander, el 20 de junio. Como los tres últimos, procedían de Newark, pero, a diferencia de ellos, hicieron el viaje en el T-AK-237 *Greenville Victory*. En la Escuela causarían alta el día 25. Ya en octubre, el día 20

Aviones T-33 del Ejército del Aire

VERSIÓN	Nº SERIE USAF	Nº FABRICACIÓN	MATRÍCULA E.A.	ALTA EN E.A.	BAJA EN E.A.
T-33A-1	51-17537	7682	E.15-1	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	51-17538	7683	E.15-2	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	51-17540	7685	E.15-3	24-03-54	18-09-82
T-33A-1	51-17543	7688	E.15-4	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	51-17547	7692	E.15-5	24-03-54	15-11-62
T-33A-1	51-17554	7699	E.15-6	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	52-9934	7985	E.15-7	05-05-54	17-09-82
T-33A-1	52-9940	7991	E.15-8	05-05-54	17-09-82
T-33A-1	52-9941	7992	E.15-9	05-05-54	17-03-55
T-33A-1	52-9943	8089	E.15-10	25-06-54	17-09-82
T-33A-1	52-9946	8092	E.15-11	25-06-54	29-10-82
T-33A-1	52-9947	8093	E.15-12	25-06-54	16-11-81
T-33A-1	53-5080	8419	E.15-13	20-10-54	11-05-83
T-33A-1	53-5081	8420	E.15-14	20-10-54	06-07-59
T-33A-1	53-5082	8421	E.15-15	15-12-54	16-11-81
T-33A-1	53-5166	8505	E.15-16	28-01-55	17-09-82
T-33A-1	53-5165	8504	E.15-17	28-01-55	06-11-83
T-33A-1	53-5164	8503	E.15-18	02-03-55	17-09-82
T-33A-1	53-5484	8823	E.15-19	15-04-55	16-11-81
T-33A-1	53-5487	8826	E.15-20	15-04-55	03-03-83
T-33A-1	53-5555	8894	E.15-21	15-04-55	16-05-83
T-33A-1	53-5740	9079	E.15-22	03-06-55	28-03-73
T-33A-1	53-5741	9080	E.15-23	09-07-55	15-07-80
T-33A-1	53-5762	9101	E.15-24	28-07-55	16-11-81
T-33A-1	53-5760	9099	E.15-25	28-07-55	10-09-64
T-33A-1	53-5759	9098	E.15-26	28-07-55	17-07-80
T-33A-1	54-1544	9175	E.15-27	08-08-55	16-11-81
T-33A-1	54-1545	9176	E.15-28	08-08-55	16-11-81
T-33A-1	54-1547	9178	E.15-29	21-08-55	16-11-81
T-33A-1	54-1546	9177	E.15-30	07-09-55	16-11-81
T-33A-5	57-645	1294	E.15-31	19-05-58	01-06-82
T-33A-5	57-646	1295	E.15-32	19-05-58	02-07-84
T-33A-5	57-647	1296	E.15-33	23-05-58	05-02-81
T-33A-5	57-648	1297	E.15-34	20-06-58	07-04-76
T-33A-5	57-649	1298	E.15-35	19-05-58	07-02-84
T-33A-5	57-650	1299	E.15-36	20-06-58	08-03-85
T-33A-5	57-651	1300	E.15-37	20-06-58	12-07-84
T-33A-5	57-652	1301	E.15-38	19-05-58	12-03-85
T-33A-5	57-653	1302	E.15-39	23-05-58	22-03-69
T-33A-5	57-654	1303	E.15-40	19-05-58	20-06-80
T-33A-5	57-655	1304	E.15-41	19-05-58	28-01-85
T-33A-5	57-656	1305	E.15-42	19-05-58	17-09-82
T-33A-5	57-657	1306	E.15-43	23-05-58	28-07-83
T-33A-5	57-658	1307	E.15-44	19-05-58	30-06-80
T-33A-5	57-659	1308	E.15-45	24-05-58	22-05-84
T-33A-5	57-660	1309	E.15-46	19-05-58	15-07-65
T-33A-5	57-661	1310	E.15-47	24-05-58	02-07-84
T-33A-5	57-662	1311	E.15-48	23-05-58	08-02-85
T-33A-1	51-9220	7286	E.15-49	05-11-64	17-09-82
T-33A-1	52-9871	8177	E.15-50	05-11-64	25-01-83
T-33A-1	53-4921	8860	E.15-51	12-11-64	16-09-81
T-33A-1	53-4993	8932	E.15-52	12-11-64	03-03-83
T-33A-1	53-5050	8389	E.15-53	05-11-64	16-09-81
T-33A-1	53-5053	8392	E.15-54	30-10-64	17-09-82
T-33A-1	53-5056	8395	E.15-55	(*)	19-09-77
T-33A-1	53-5057	8396	E.15-56	30-10-64	16-09-81
T-33A-1	53-5133	8472	E.15-57	30-10-64	17-09-82
T-33A-1	53-5145	8484	E.15-58	(*)	17-09-82
T-33A-1	53-5150	8489	E.15-59	(*)	28-07-83
T-33A-1	53-5425	8764	E.15-60	05-11-64	23-11-77

(*) No hemos logrado determinar la fecha exacta. Sin duda, en octubre o noviembre de 1964.

llegaron en vuelo a Talavera los que devendrían E.15-13 (E.73-13) y E.15-14 (E.73-14). Procedían de Chateauroux y fueron traídos por pilotos norteamericanos.

Por último, el 15 de diciembre llegó en vuelo a la Escuela el decimoquinto ejemplar (E.15-15 y E.73-15). De él hemos podido averiguar que hizo escala en Getafe, pero, lamentablemente, no hemos encontrado información sobre la base de la que había partido. Muy probablemente fuera Chateauroux.

También en el mes de diciembre, el día 20, el entretenimiento y el mantenimiento de los E.15 –que hasta entonces había corrido a cargo de un grupo de personal de la USAF, mandado por los capitanes Handlin y Kelly y del que, entre otros, formaron parte los sargentos Valle, Bianco, Cutreras y Hutchinson– pasó a ser totalmen-



El E.15-60 (41-10) resultó averiado al tomar tierra en Zaragoza sin haber desplegado el tren de aterrizaje, el 16 de noviembre de 1977. Tras ser dado de baja en el Servicio, fue colocado en la base de Talavera la Real como monumento al T-33 y “camuflado” de E.15-1 (E.73-1). El monumento se inauguró el 16 de marzo de 1979. Mientras estuvo en activo efectuó 4017:45 horas de vuelo. (Grupo 41, archivo del autor).





En esta vista del E.15-42 (6-42) se puede apreciar que su cruz de San Andrés no era la habitual en los aviones de este modelo, sino en los C.5, y que, además, estaba invertida. En total, voló 2342:00 horas. (B.A. Torrejón de Ardoz, archivo del autor).

te de responsabilidad española, al tener que reintegrarse a sus respectivos destinos los componentes de aquél, por haberse cumplido el plazo acordado para la realización de sus cometidos en España. Es muy probable que en dicho mes también causaran baja en la Escuela los dos profesores de vuelo.

Intuimos que las relaciones con el personal estadounidense no debieron de ser fáciles, especialmente durante las primeras semanas y hasta que no hubo más remedio que “ponerle en su sitio”, demostrándole –mediante el sencillo, pero inapelable, método de hacer las cosas mejor que él– que, aunque casi sin material, se hallaba ante un Ejército que disponía de un capital humano al que en muy pocos aspectos profesionales superaba. Y, desde luego, en ninguno humano.

El Primer Curso de Transición a E.15 llevado a cabo exclusivamente por personal español (diez de los profesores que habían realizado el Curso Inicial y diez alumnos, nueve capitanes y un teniente), se inició el 26 de enero de 1955 y finalizó el 28 de abril. Durante este período se incorporaron a Talavera otros seis aviones. Dos (E.15-16 y 17, E.73-16 y 17) el 28 de enero, procedentes de la maestranza de la USAF sita en la base de Warner-Robins, en el estado de Georgia. Suponemos que pocos días antes habían llegado por vía marítima a Santander, a bordo de uno de los buques de transporte anteriormente citados, y que desde la capital cántabra fueron trasladados en vuelo a la Escuela. Uno (el E.15-18, E.73-18) el 1 de marzo de 1955, y tres (E.15-19 a E.15-21, E.73-19 a E.73-21) el 15 de abril, todos ellos en vuelo desde Getafe y, casi con total certeza, procedentes de Chateauroux.

La fase de enseñanza en vuelo del curso dio comienzo el 21 de febrero y, para llevarla a cabo, no se pudo disponer de la totalidad de los aviones recibidos, ya que el E.15-9 –que el 28 de julio del año anterior resultó dañado al realizar un aterrizaje “duro” en Talavera y fue destinado a la Escuela de Especialistas de León, dado que en España no se disponía todavía de medios ni de herramientas para repararlo– permaneció desmontado desde el 21 de diciembre de 1954 hasta el 17 de marzo de 1955, cuando, finalmente, fue trasladado por carretera a su nuevo y definitivo destino.

El 1 de abril, 16 E.15 de la Escuela tomaron parte en el Desfile de la Victoria, que se llevó a cabo en Madrid. Fue ésta la primera ocasión en que lo hicieron, y no sería, ni mucho menos, la última, ya que en años sucesivos –casi hasta su baja definitiva en Talavera– no faltarían a esa cita.

Durante el resto del año 1955 se efectuaron otros dos cursos (el segundo y el tercero) de transición a E.15, y se recibieron los nueve aviones que faltaban para completar los treinta que estaban contemplados en el programa de ayuda. El E.15-22 (E.73-22) llegó a Talavera el 3 de junio y los E.15-23 a 25 (E.73-23 a 25) el 27 de junio, todos ellos procedentes de Warner Robins y desembarcados en Santander. El E.15-26 (E.73-26), se incorporó el 21 de julio, el E.15-27 (E.73-27) y el E.15-28 (E.73-28) el 7 de agosto, el E.15-29 (E.73-29) el 21 de agosto y el E.15-30 (E.73-30) el 14 de septiembre; todos procedían de Chateauroux e hicieron escala en Getafe.

Pocos días antes de que finalizara el año 1955, causó baja en la Escuela otro E.15, si bien en esta ocasión el motivo no fue otro que su destino a otra unidad. Se trataba del E.15-16, que el 22 de diciembre se incorporó al Ala de Caza nº 1 de Manises, donde sería utilizado –según comunicaba el teniente coronel Hevia, segundo jefe de Fuerzas Aéreas de esta Unidad, al coronel Francisco Vives Camino, Director General de Instrucción, en carta fechada el 8 de noviembre– en el “curso para los oficiales que han de volar el F-86F”.

En 1956, ante la necesidad perentoria de potenciar la instrucción en el vuelo por instrumentos del personal reactorista –tanto del que estaba destinado en Manises



Sabemos que este avión, el E.15-53, primero ostentó el indicativo 41-12 (con el que aquí aparece) y después el 41-13. Pero lo que no tenemos claro todavía es si aquél le correspondió cuando aún servía en el Ala 41. (Miguel Sanchís, archivo del autor).



como del que iba a estarlo en las demás unidades de reactores que se tenía previsto constituir— el Estado Mayor del Aire decidió que la Escuela cediera tres aviones más (los E.15-3, 7 y 14) al Ala de Caza nº 1: los dos primeros en el mes de abril y el tercero en el de junio. Los cuatro permanecerían destinados en la citada Ala hasta mediados de 1958. Además, decidió que empezaran a impartirse Cursos de Instrumentos en Talavera, de los que el primero se inició a mediados del mes de agosto y terminó en diciembre.

Por otro lado, pero con la misma finalidad, se iniciaron las gestiones para que los Estados Unidos cedieran, al amparo del MDAP, más T-33A al Ejército del Aire —ya que la Escuela no podía desprenderse de ningún otro de los suyos, ya que de lo contrario corría el riesgo de quedarse casi en cuadro—, con el fin de que, en lo sucesivo, cada unidad de F-86F pudiera disponer de una pareja de E.15, al menos.

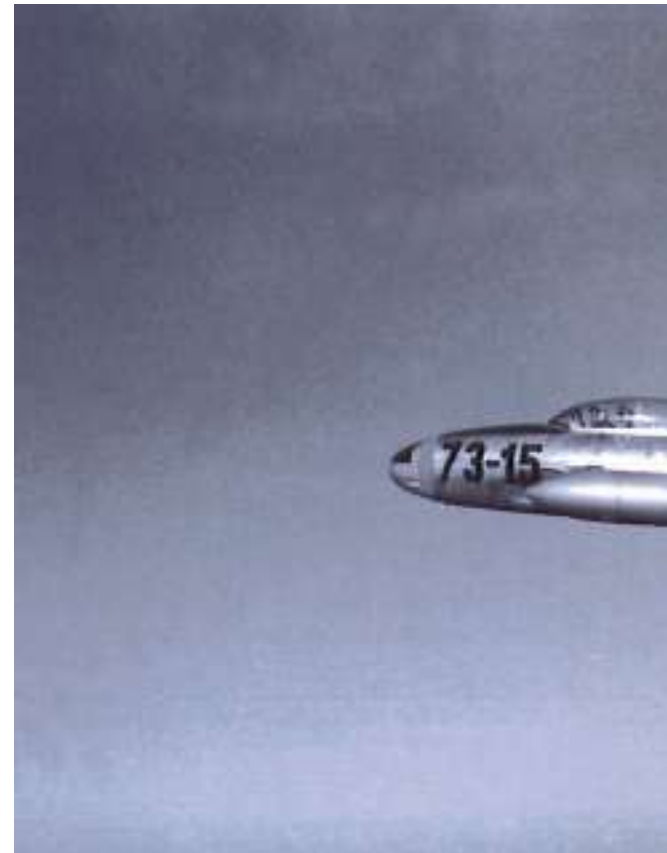
Finalmente, aquéllas dieron su fruto y, ya en 1958, el 26 de abril llegaron al puerto de Santander (creemos que a bordo del veterano portaaviones *Trípoli*) dieciocho ejemplares nuevos —porque, en efecto lo eran, ya que acababan de salir de fábrica—, que a lo largo del mes de mayo serían trasladados en vuelo a Talavera (a este efecto el día 22 se había trasladado a Santander, en el T.2B-250 de la Escuela, un grupo de profesores), para que allí se les realizara la correspondiente inspección de recepción, previa a su incorporación a sus correspondientes destinos. Matriculados del E.15-31 al E.15-48, permanecieron en la base pacense hasta que a lo largo de los meses de junio, julio y agosto fueron abandonándola..., todos excepto uno, el E.15-39, que haría lo propio en febrero del año siguiente.

De esta forma, al disponer el Ala de Manises de los que de esta remesa le habían sido asignados, devolvió a Talavera los que tenía procedentes de la Escuela.

En 1958 se impartieron los Cursos de Instrumentos Cuarto y Quinto —y último como tal— y, ya finalizando el año, en los meses de octubre y noviembre, varios profesores recogieron en la factoría de CASA sita en Getafe —donde se hallaban depositados— y trasladaron en vuelo a Talavera dieciocho F-86F (C.5) (muchos de los cuales hicieron el viaje ostentando todavía las matrículas e insignias de la USAF), que, junto con otros que llegarían en diciembre, constituirían los efectivos de una nueva unidad subordinada a la Escuela: el Escuadrón de Aplicación y Tiro, que había sido creado en el mes de septiembre. Al finalizar el año, eran 28 los E.15 de que disponía el Escuadrón de Enseñanza, puesto que, aparte de la baja del ya mencionado E.15-9, se produjo la del E.15-5, que el 27 de octubre había resultado seriamente dañado (> 30%).

En 1960 sufrió la Escuela una grave carencia de material E.15, puesto que en todos los aviones que tenía destinados se cumplió en los meses de febrero y marzo el plazo para su preceptiva revisión IRAN, y por tanto tuvieron que causar baja y ser entregados a CASA San Pablo para que se les efectuara ésta. En previsión de ello, el Estado Mayor había decidido destinar a Talavera diez de los aviones que servían en las alas de caza y en el Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea, que se incorporaron a lo largo del primer trimestre del año. Dado que a los treinta primeros E.15 se les habían asignado en aquella indicativos del 73-1 al 73-30 (la letra E que los había precedido había comenzado a ser eliminada de los fuselajes a partir de finales de 1958; además, se les comenzó a pintar en el morro la misma banda amarilla que ostentaban los F-86F), para los C.5 del Escuadrón de Aplicación y Tiro se aplicó el intervalo comprendido entre el 73-31 y el 73-59, al menos. Por tanto, los diez “nuevos” E.15 —cuyos números de servicio y unidades de procedencia eran los 33 (Ala nº 1), 34 (Ala nº 1), 35 (Ala nº 5), 37 (Ala nº 4), 40 (Ala nº 6), 41 (Ala nº 5), 45 (Ala nº 5), 46 (Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea), 47 (Ala nº 6) y 48 (Ala nº 1)— recibieron los indicativos 73-60 a 73-69. La correspondencia entre unos y otros, de aquellos que conocemos con certeza absoluta, fue la siguiente: E.15-40=73-60, E.15-34=73-64, E.15-48=73-65, E.15-33=73-66 y E.15-37=73-67; y es probable que los 73-61, 62, 63, 68 y 69 fueran, respectivamente, los E.15-47, 35, 41, 45 y 46.

En el último trimestre de 1964, cuando se estaba llevando a cabo el trigésimo primer curso de reactores en T-33, llegaron a España los últimos ejemplares de este modelo que servirían en nuestro Ejército. Se trataba de doce que habían sido comprados a la USAF y que, dados de baja por ésta cuando estaban destinados en diversas unidades basadas en Alemania, habían sido depositados a comienzos del año en la británica de Mildenhall. Allí por marzo o abril, una comisión española —constituida por los capitanes Carlos Cerezo Preysler, ingeniero aeronáutico, y Francisco Vindel Merced, quien, previamente, había estado encargado de realizar las gestiones pertinentes para su adquisición—, había ido a inspeccionarlos a la mencionada base y se llevó una grata sorpresa al observar que estaban en excelentes condiciones de conservación y mantenimiento. De vuelta en España, elevaron el preceptivo informe a la Superioridad, pero cuando meses después, a primeros de octubre, el capitán jefe de mantenimiento de la Escuela de Reactores, que lo era Valentín Prieto Iglesias, llegó a Mildenhall (a bordo del T.3-16 del Grupo del Estado Mayor) con un equipo de mecánicos, para hacerse cargo de ellos, la decepción que sufrió fue mayúscula: ¡¡¡estaban que daba pena!!! No en vano llevaban más de seis meses a la intemperie y sin que se realizara en ellos ninguna la-



El E.15-15 (73-15) fue fotografiado por el comandante Luis Moya Bayo desde el E.15-20 (73-20), que iba pilotado por el capitán Prieto Iglesias, el 29 de enero de 1963, durante el curso informativo sobre reactores que realizó en Talavera. (Luis Moya Pimentel, archivo del autor).





En esta perspectiva del E.15-40 (73-60) puede apreciarse que todavía no se le ha instalado el TACAN, pues no tiene la antena correspondiente delante de las puertas de la pata delantera del tren. (B.A. Talavera la Real, archivo del autor).

bor de entretenimiento; en alguno de ellos hasta había nidos de ratones en su interior.

Pero este contratiempo no amilanó a nuestros hombres, quienes, con más moral que el Alcoyano y una dosis de paciencia que para sí quisiera el santo Job, fueron poniéndolos a punto para su traslado a España. Se había previsto que éste se hiciera con escala en Zaragoza para repostar, pero, como veremos, los controladores de su Graciosa Majestad impidieron que se pudiera cumplir esa previsión.

Para traerlos, fue designado un grupo de profesores de la Escuela, en el cual eran mayoría los del Escuadrón de Enseñanza. El procedimiento que se siguió fue muy simple: cada vez que el capitán Prieto y "sus chicos" tenían varios aviones listos, se lo comunicaban al coronel Felipe Galarza, a la sazón agregado aéreo en Londres, quien, a su vez, lo ponía en conocimiento del Estado Mayor, y éste daba la oportuna orden de traslado a Talavera. A pesar de las entrevistas que hemos mantenido con varios de los "actores", no hemos podido (en algunos casos por pérdida o traspapeleo de las cartillas de vuelo, y en otros, como es comprensible, por mala memoria al cabo de los años) determinar con exactitud quiénes fueron a recogerlos, cuántas expediciones se hicieron ni la composición de todas las tripulaciones. Así, pues, hemos de conformarnos con exponer aquí lo que sabemos, que, de todas formas, no es tan poco.

En cuanto a las expediciones, podemos asegurar que fueron tres, al menos: una el 30 de octubre, la segunda el 5 de noviembre y la tercera el 12 de este último mes, si bien cabe la posibilidad de que hubiera una cuarta en fecha posterior, en la que sólo habría partido de Mildenhall el capitán Prieto Iglesias, pilotando en solitario el duodécimo avión.

La primera expedición salió de Talavera el 28 de octubre y, tras hacer escala en Getafe y Fuenterrabía, al cabo de ocho horas y media de vuelo tomó tierra en la base de utilización conjunta británico-estadounidense. Tras haber "tanteado" los aviones, partió dos días después. Mandados por el comandante Mora Bañó (que estaba previsto que hiciera las funciones de navegante e intérprete, pero que, finalmente, tuvo que hacer de primer piloto ya en ruta, porque su compañero de tripulación, el comandante Vindel Merced, sufrió hipoxia por avería de su sistema de suministro de oxígeno), formaron parte de ella, al menos, los capitanes Mira Canicio y Pérez Tudó. Los aviones, que conservaron las escarapelas y los indicativos de la USAF hasta que les fueron eliminados en Talavera días después de su llegada, serían los E.15-57 (Mora y Vindel), E.15-56 (Mira y desconocido) y E.15-54 (Pérez Tudó y desconocido).





En la segunda, que partió de Talavera el 3 de noviembre y que, al igual que la anterior, hizo la ida en el ya mencionado T.3-16, sólo se paró en Burdeos-Merignac. El día 5, y también al mando del comandante Mora Bañó, se trajeron los E.15-49 (capitán Fernando Ostos González y capitán Antonio Miguel Romón Mateo), E.15-50 (capitanes Agustín Negrón Colomer y José María Travesí Ramiro), E.15-53 (comandante Mora y desconocido) y E.15-60 (capitanes Alfonso del Río y Sánchez del Villar y Carlos Conradi Pariente).

De la tercera únicamente sabemos con certeza que, en el viaje de ida, el 10 de noviembre, siguió la misma ruta que la segunda y no llegó a Mildenhall, sino a la vecina base –también, conjunta– de Bentwaters; que hizo el viaje de vuelta el día 12 y que en ella se trajeron los aviones E.15-51 (capitán José María Pérez Tudó y desconocido) y 52 (capitán Fernando Ostos González y teniente Jesús De la Cruz Camarillas), al menos.

Nos consta –aunque ignoramos en qué expedición o expediciones– que también participaron los capitanes Sebastián Rodríguez Barrueco, David Ibáñez Luna, Ignacio Manuel Quintana Arévalo y José María Dávila Fernández, al menos. En cuanto a los tres aviones restantes, es decir, los que serían los E.15-55, 58 y 59, desconocemos de qué expedición o expediciones formaron parte.

Lo que sí podemos afirmar –pues nuestros amables informantes así nos lo hicieron saber– es que a las tres expediciones conocidas, los controladores británicos les obligaron a sufrir largos retrasos en la partida de Mildenhall (lo que en al menos un caso provocó que se tuviera que volver al aparcamiento para repostar de nuevo) y a hacer salidas instrumentales hacia el Mar del Norte, lo cual supuso que tuvieran que seguir una ruta bastante más larga que la prevista y consumir mucho más combustible, y se tradujo en una “parada forzada” en la base francesa de Chateauroux. En una ocasión, cuando se hallaba sobre Francia una de las formaciones, salió a interceptarla una pareja de alarma de la fuerza aérea gala, pero al observar que los aviones tenían escarapelas yanquis “se encogieron de hombros”.

Una vez que en Talavera se les cambiaron los distintivos estadounidenses y se les hicieron las revisiones oportunas, los diez aviones quedaron destinados en el Escuadrón de Enseñanza de la Escuela, donde permanecieron hasta que, años después y tras haber sido sometidos a una revisión IRAN, se incorporaron a otras unidades. No nos consta que, durante el período que transcurrió desde que causaron alta hasta la entrada en vigor de la Instrucción General nº 31 el 1 de abril de 1965, estos ejemplares ostentaran indicativo alguno.

En virtud del citado documento –por el cual la numeración de todos los escuadrones y escuadrillas de fuerzas aéreas y de centros de enseñanza pasó a constar de tres dígitos–, los Escuadrones de la Escuela de Reactores fueron denominados 731 y 732. El primero era el anteriormente conocido como Escuadrón de Enseñan-

Tomás Castaño de Meneses fue el autor de esta foto en vuelo del E.15-34 (73-64) y del E.15-37 (73-37), que sería utilizada en Talavera como postal de Pascua en la Navidad de 1960. Obsérvese que ambos ostentan la banda amarilla en el morro. (Archivo Canario Azaola).



za y el segundo el antiguo de Instrucción y Tiro. En consecuencia, en el fuselaje de los E.15 comenzaron a aplicarse nuevos indicativos, en los cuales el número 73 fue sustituido por el 731.

El 1 de abril de 1965, los E.15 que estaban destinados en el Escuadrón 731 eran los siguientes:

Matrícula militar	Indicativo
E.15-3	731-3
E.15-7	731-6
E.15-8	731-7
E.15-10	731-8
E.15-11	731-9
E.15-13	731-11
E.15-16	731-13
E.15-17	731-14
E.15-18	731-15
E.15-20	731-17
E.15-21	731-18
E.15-22	731-19 (se incorporaría el 14 de abril)
E.15-24	731-21
E.15-26	731-22
E.15-29	731-25
E.15-31	731-27
E.15-36	731-28
E.15-42	731-29
E.15-43	731-30
E.15-49	731-31
E.15-50	731-32
E.15-51	731-33
E.15-52	731-34
E.15-53	731-35
E.15-56	731-36
E.15-59	731-37
E.15-60	731-38

Además, disponía de los E.15-55, 57 y 58, pero, dado que perdieron destino poco tiempo después (concretamente, el 14 de abril y el 6 y el 12 de mayo de 1965, respectivamente), suponemos –ante la inexistencia de documentos donde se demuestre lo contrario– que no se les llegaron a asignar nuevos indicativos.

Ya en 1969, el 3 de noviembre se alcanzaron las 100.000 horas de vuelo de la Escuela tras realizar los comandantes Mora Bañó y Lozano Tejeda una misión de entrenamiento en el E.15-13 (731-11). Y en 1970, también en el mes de noviembre, dio comienzo una nueva “era” de la historia de este centro docente: la de la aviación supersónica. El paso de los años y la paulatina renovación del material de combate del Ejército del Aire pusieron de manifiesto que el fiel T-33 ya no resultaba adecuado para formar e instruir a las nuevas generaciones de jóvenes pilotos; por tanto, siguiendo los planes trazados en 1965, cuando se decidió adquirir 70 F-5A y B construidos por CASA, empezaron a llegar a Talavera los 28 biplazas que se había previsto que formarían los efectivos de la Escuela. El día 12 y procedentes de Morón de la Frontera y de su 202 Escuadrón, llegaron los tres primeros, y los días 16, 18 y 26 seis más; los restantes se incorporarían en diciembre y a comienzos de 1971. El primer Escuadrón que efectuó la transformación al nuevo material fue el 731, por lo que, cumpliendo una orden del Estado Mayor del Aire fechada el 23 de noviembre, cedió al 732 los diez E.15 que entonces tenía destinados.

El 15 de enero de 1971, cuatro días después de que se iniciara el 48º Curso en T-33, eran dieciocho los aviones de este tipo que constituían la plantilla del 732 Escuadrón: los E.15-2 (732-2), 4 (732-4), 6, 7, 8, 12 (732-12), 16, 18, 24, 26, 29, 31, 32 (732-24), 35 (732-39), 37, 41 (732-41), 44 (732-44) y 47 (732-32). A bordo de ellos se realizaron el citado curso y el 49º y último impartido en este modelo (que comenzó el 22 de abril y terminó el 14 de julio), ya que el 50º sería el primero de F-5B. Pero, no obstante, ello no implicó la desaparición de los E.15 de la que durante casi diecisiete años había sido su principal “residencia”, ya que los ocho últimos no la abandonaron sino en 1973; en el mes de enero causaron baja los E.15-8, 16 y 18, con destino al Ala 41 de Zaragoza (que poco después sería sustituida por el Grupo 41); en febrero, los E.15-4, 6 y 7, de los que los dos primeros pasaron a IRAN a CASA y el tercero a la citada Ala; en junio, el E.15-2, a CASA y, finalmente, en agosto el E.15-36, que se trasladó al Grupo 41.

Atrás, para las páginas de la Historia, habían quedado 49 cursos de pilotos de reactores –a los que se había convocado a 759 alumnos, 647 de los cuales aprobaron, incluidos once de nacionalidad portuguesa y un nicaragüense–, 26 cursos de profesores (aprobados los 105 alumnos convocados) y 14 cursos de reentrena-

miento (115 convocados y 110 aprobados), así como 79.297 horas de vuelo y tan sólo un muerto en acto de servicio.

Como ya hemos adelantado, desde muy al principio de su vida operativa en España, el T-33 sirvió, también, en la mayoría de las unidades de combate dotadas de reactores que tuvo nuestro Ejército hasta que fue creado el Grupo 41 –en el que todos los supervivientes acabarían destinados–. En ellas fueron empleados, principalmente, para la instrucción complementaria en vuelo instrumental, como “intrusos” en ejercicios de interceptación, como aviones rápidos de enlace y para el entrenamiento de pilotos con destinos “terrestres”.

Veamos a continuación cuáles fueron esas unidades; para ello, hagamos un repaso de las bases en que estuvieron asentadas.

BASE AÉREA DE MANISES

Después de Talavera y su Escuela de Reactores, la siguiente unidad que recibió aviones de este modelo fue el Ala de Caza nº 1.

Algo más de año y medio hacía que el T-33 había iniciado su andadura en España cuando, procedente de Talavera, se incorporó el primer ejemplar: fue el 22 de diciembre de 1955, y se trataba del E.15-16, que quedó destinado en el 11 Escuadrón.

En abril del año siguiente le siguieron los E.15-3 y 7, y en junio el E.15-14. Éste fue destinado inicialmente al 11 Escuadrón y los otros dos lo fueron al 12.

En 1958 tomaron el relevo los E.15-32, 33, 34 y 48, que fueron los que, en total, más tiempo permanecieron en este destino, ya que, tras sucesivas bajas a IRAN, volvieron a Manises y allí estuvieron hasta la segunda mitad de los años sesenta, cuando los Escuadrones eran ya los 101 y 111 (incluso hubo uno, el E.15-34, que siguió hasta abril de 1971).

En total, veinticinco fueron los aviones que estuvieron destinados en los distintos escuadrones maniseros (11, 12, 101, 112, 111 y, otra vez, 101 y 111). Los últimos fueron los E.15-1, 10, 19, 27, 28, 30, 31, 59 y 60, que causaron baja a lo largo de 1973.

BASE AÉREA DE VILLANUBLA

Poco conocido, pero cierto, es el hecho de que en la base vallisoletana estuvieron destinados –aunque por poco tiempo– algunos T-33A a finales de los años cincuenta.

El Ala de Caza nº 3 había sido creada el 19 de septiembre de 1956, con la finalidad de que fuera una de las unidades de combate dotadas de F-86F, pero las previsiones iniciales en este sentido jamás llegarían a convertirse en realidad, puesto que, finalmente, el Estado Mayor optó por dotarla de T-6 armados y decidió que fuera Morón la destinataria de “sus” reactores.

Aunque no sabemos con exactitud –pues no hemos encontrado ningún documento aclaratorio– cuál fue el motivo por el que se enviaron T-33 a Villanubla, sí podemos asegurar que a comienzos de julio de 1958 cuatro ejemplares fueron destinados a esta Ala. Los primeros en incorporarse fueron los E.15-35 y 38, los cuales, teniendo por todo indicativo su número de serie americano, ya figuraban en el parte mensual de aeronaves correspondiente a dicho mes, pues habían llegado el día 16, pilotados por el coronel Murcia y el capitán Carro.

Aunque se ha especulado con la posibilidad de que en el seno del Ala estuvieran adscritos al 32 Escuadrón, hemos de refutar que así fuera, pues fue el 31 Escuadrón su destinatario (al menos así figuran en los partes de situación que hemos podido consultar).

En noviembre se incorporó el E.15-31, tercero y último que llegaría a tener, pues al E.15-39, destinado el 12 de julio, se le daría un nuevo destino antes de que pudiera efectuar su incorporación.

En el Ala permanecieron (ostentando los indicativos 3-031, 3-035 y 3-038) hasta agosto de 1959, cuando se incorporaron, en calidad de agregados, al 21 Escuadrón de Zaragoza y, posteriormente, al Ala de Caza nº 5 de Morón. Durante su permanencia en Villanubla realizaron algo más de 310 horas de vuelo.

BASE AÉREA DE SON SAN JUAN

En noviembre de 1956, cuando –desde Manises– se incorporaron a la base mallorquina los 25 C.5 que habrían de constituir los primeros efectivos de material del recientemente creado (el 19 de septiembre) 41 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con ellos marchó uno de los T-33A del Ala de Caza nº 1, que sería el primer ejemplar de este modelo que tendría la nueva Unidad (aunque como agregado, situación en la que permaneció hasta mayo de 1958, en que volvió a la base valenciana.)



Durante buena parte de 1960 y de 1961, el E.15-55 estuvo destinado en la Escuela de Reactores, donde ostentó el indicativo 73-66. (Tomás Castaño de Meneses, archivo Canario Azaola).

Casi dos meses después, el 2 de julio, recibió el 41 Escuadrón los dos primeros que tendría de plantilla y que, como el anterior, procedían del Ala de Caza nº 1. Eran los E.15-36 y 37, que, ostentando los indicativos 41-036 y 41-037, primero, y 4-036 y 4-037, después (tras la creación del Ala de Caza nº 4 el 17 de junio de 1959), permanecieron en Son San Juan hasta julio de 1963 y enero de 1960, respectivamente. Desde que causó baja el E.15-37, el Ala tuvo en dotación sólo un ejemplar, hasta que el 3 de octubre de 1961 se incorporó el E.15-45, que procedía de la Escuela de Reactores.

El cuarto y último de los que sirvieron bajo el lema “Ni la envaines sin honor” fue el E.15-28, que, también procedente de la Escuela de Reactores, se incorporaría a finales de enero de 1963, es decir, poco tiempo antes de que fueran disueltos el Ala y su Escuadrón (en la revista de comisario del mes de mayo), y que, al igual que los E.15-36 y 45, abandonaría esta base en julio de 1963.

BASE AÉREA DE MORÓN DE LA FRONTERA

Los tres aviones que estuvieron destinados en el Ala de Caza nº 3 y, después, agregados al 21 Escuadrón de Zaragoza (E.15-31, 35 y 38), fueron los primeros que tuvo en plantilla el 51 Escuadrón del Ala de Caza nº 5. Ésta había sido creada en junio de 1959, y durante los casi seis años que existió con esa denominación formaron parte de sus efectivos nueve T-33A.

En noviembre de 1959 causaron alta, procedentes de Zaragoza —donde, después de haber servido en el 21 Escuadrón, estuvieron agregados a él desde el mes de agosto— el E.15-41 y el E.15-45, que, al igual que el E.15-35 sólo estuvieron destinados hasta comienzos de 1960. Por su parte, el E.15-31 —que todavía ostentaba su antiguo indicativo 3-031— había causado baja en el mes de octubre a consecuencia de un accidente ocurrido en Torrejón de Ardoz.

El 1 de febrero de 1961 fue dado de alta en el Ala el E.15-46 (5-46), que procedía de la Escuela de Reactores. Su período de servicio con el Ala finalizaría de forma trágica el 15 de mayo de 1964, cuando resultó gravemente dañado al tratar de despegar de Morón.

El siguiente en incorporarse fue el E.15-18, que lo hizo en enero de 1963 y que sólo estuvo en plantilla hasta el mes de julio, cuando fue sustituido por el E.15-35, que nuevamente había sido destinado a Morón. En 1964 se produjeron dos nuevas altas: en el mes de junio la del E.15-42, que causaría baja en octubre, y en septiembre la del E.15-40.

El Ala 15 –denominación que recibió la antigua Ala de Caza nº 5 el 1 de abril de 1965– tuvo adscritos los E.15-27, 35, 40 y 60, pero –caso único entre las unidades de caza– no en su Escuadrón de Fuerzas Aéreas (el 151), sino en el de Servicios, es decir, en el 157, de cuya plantilla formaron parte junto a aviones convencionales de varios tipos (T.2B, E.9, E.3B y C.6).

Cuando el 3 de noviembre de 1967 desapareció el Ala 15 y en su lugar se constituyó el 103 Escuadrón, éste heredó de su predecesora los E.15-27 y E.15-60. Y, además, tuvo en sus filas los E.15-17 (entre noviembre de 1967 y junio de 1968), E.15-45 (mayo 1968–octubre 1969), E.15-20 y E.15-40.

Poco más de dos años duró la existencia del 103 Escuadrón, ya que, con la entrada en servicio de los primeros F-5, en Morón pasó a estar basada una unidad dependiente del Mando de la Aviación Táctica: el 202 Escuadrón, dotado de ese material y creado el 11 de diciembre de 1969, fecha en que fue disuelto aquél. Poco después, el 1 de abril del año siguiente, sería creado el 204 Escuadrón, y un año después (el 15 de abril de 1971) ambos pasarían a denominarse, respectivamente, 211 y 212 –ya equipados con F-5A, RF-5A y F-5B– y a estar integrados



en el Ala 21. A pesar del cambio de material que se llevó a cabo, el T-33 siguió formando parte de la nueva Ala hasta marzo de 1974, cuando causó baja el último de ellos. Fue éste el E.15-51 –que había causado alta en febrero de 1971–, al que habían precedido en su marcha los E.15-20, 60, 45, 11, 35 y 56.

BASE AÉREA DE TORREJÓN DE ARDOZ

Como es sabido, en esta base madrileña estuvo desplegada el Ala de Caza nº 6 desde el 6 de junio de 1959, cuando fue creada, hasta abril de 1965; con anterioridad –el 24 de septiembre de 1957– se había constituido su 61 Escuadrón, que permaneció en Getafe hasta su traslado a Torrejón en el mes de mayo de aquel año, es decir, pocos días antes de que “naciera” el Ala.

Desde los tiempos de Getafe tuvo destinados los E.15-40 y 42, que se incorporaron allí en julio de 1958 y permanecieron en plantilla hasta enero de 1960 y julio de 1963, respectivamente. Con posterioridad dispuso de los E.15-47 (septiembre 1961–noviembre 1962), E.15-31 (febrero 1963–agosto 1964) y E.15-39 (alta en abril de 1964).

El 1 de abril de 1965, sobre la base del Ala de Caza nº 6 se crearon dos nuevas unidades: una de F-86F –el 102 Escuadrón de la Aviación Táctica, que se organizaría el 1 de noviembre– y otra de F-104 –el Ala nº 16, con el 161 Escuadrón, las cuales se transformarían en los Escuadrones 201 y 104, respectivamente, el 3 de noviembre de 1967. Ambas tuvieron sus correspondientes dotaciones de T-33; así, en la primera, durante su existencia como 102 Escuadrón, sirvieron los E.15-32, 39 y 47, y cuando fue el 201 Escuadrón contó entre sus efectivos con siete ejemplares (E.15-10, 23, 42, 43, 51, 54 y 58), algunos de los cuales pasarían al 104 Escuadrón al ser disuelto el 29 de enero de 1971. Por su parte, el 161 Escuadrón tuvo en sus filas los E.15-56, 21 y 52, y el 104 los E.15-3, 13, 21, 23, 42,



Dos de los Escuadrones que tuvieron destinados T-33 fueron el 101 de Manises y el 102 de Zaragoza, como aquí se pone de manifiesto. Lamentablemente, desconocemos qué avión tuvo el indicativo 101-39. (SHYCEA, archivo del autor).

Uno de los T-33 que sirvieron en el 98 Escuadrón del Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea: el E.15-41 (98-41). (B.A. Torrejón de Ardoz, archivo del autor).



49, 52, 54, 55 y 58. El último T-33 que abandonó Torrejón fue el E.15-13 (104-13), que lo hizo el 2 de mayo de 1974 y que, junto con los E.15-3, 21, 49, 52 y 55, estuvo agregado al Ala 12 de F-4C hasta que fue entregado a CASA San Pablo para IRAN y su posterior destino al Grupo 41 de Zaragoza.

En esta base también tuvieron su sede el Mando de la Defensa Aérea y la Unidad de su Cuartel General. Aunque ésta fue creada el 24 de mayo de 1960 –con el nombre de 98 Escuadrón, numeración que había ostentado con anterioridad la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Marruecos–, desde julio–agosto de 1958 el Mando tenía a su disposición dos T-33 (los E.15-46 y 47), que junto con varios C.5 constituirían el grueso de los primeros efectivos materiales de la nueva Unidad. Tras causar baja ambos E.15 en enero de 1960, no volvió a tener ningún T-33 hasta marzo de 1962, cuando se incorporó el E.15-41. Posteriormente, el 1 de abril de 1965, recibió la denominación de 981 Escuadrón, y el 3 de noviembre de 1967 se convertiría en la 981 Escuadrilla y dejaría de tener este modelo en plantilla pocos meses después. Durante su etapa como Escuadrón, también tuvo destinados los E.15-20, 21, 33, 37, 38 y 39. Y, finalmente, como Escuadrilla, dispuso durante pocos días del E.15-33 y del E.15-38, y durante más tiempo de los E.15-20 y 21, que fueron los últimos que causaron baja en sus filas, ambos el 18 de marzo de 1968.

BASE AÉREA DE ZARAGOZA

Por orden del Estado Mayor del Aire, fechada el 19 de septiembre de 1956, se constituyó en la entonces denominada Base Aérea de Valenzuela la segunda unidad de caza dotada de F-86F: el Ala de Caza nº 2, que, en teoría, debería constar de dos escuadrones (los 21 y 22) equipados con material de este modelo, cada uno de los cuales contaría, además, con dos T-33.

En la práctica, sólo el 21 Escuadrón llegaría a organizarse y a tener cubiertas sus plantillas de personal y de material, mientras que con el número 22 no sucedió lo mismo, ya que éste se limitó a tener en depósito y a preservar los F-86F que fue recibiendo de Manises y que, finalmente –a lo largo de 1959– iría remitiendo a CASA (para que procediera a desguazarlos, en el caso de los de la serie F-20, o a efectuarles la revisión IRAN) y a otros destinos. No obstante, los que sí tuvo fijos de plantilla fueron dos –y únicos– T-33 (los E.15-44 y 45, que, al igual que los dos primeros que recibió el 21 Escuadrón, los E.15-41 y 43, fueron trasladados en vuelo a la base maña el 10 de julio de 1958; éstos pilotados por los capitanes Ausín y Hernández García y aquellos por los de igual empleo Abad Burgos y Pérez-Cruz Sánchez).

En agosto de 1959, los E.15-41 y 45 perdieron destino, por lo que el E.15-44 pasó a formar parte, con el E.15-43, de la dotación del 21 Escuadrón.

En años posteriores, y hasta 1965, también sirvieron en esta Unidad los aviones E.15-36 y E.15-40, así como, otra vez (tras haber pasado por la correspondiente IRAN), los E.15-43, 44 y 45.

El 1 de abril de 1965 entró en vigor la Instrucción General nº 31, en virtud de la cual cambiaron de denominación todas las unidades de vuelo; en el caso de la de Zaragoza, se convirtió en el Ala nº 12, formada por el 121 Escuadrón. En él estarían destinados sucesivamente los E.15-44, 45, 53, 54, 33, 55 y 22.

Una nueva organización entró en vigor el 3 de noviembre de 1967: desaparecían las alas, y sus anteriores escuadrones pasaban a convertirse en unidades independientes; así, el 121 Escuadrón se transformó en el 102, numeración que ostentaría hasta el 4 de abril de 1972, cuando –ya en el ocaso de la vida operativa del F-86F– pasó a ser el 131 Escuadrón del Ala 13, que se había creado en esa fe-

Entre julio de 1963 y de 1966, el E.15-35 tuvo su base en Morón; primero sirvió en el Ala de Caza nº 5, como 5-36, y a partir del 1 de abril de 1965 con el Escuadrón 157, como 157-1. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



cha. Con una denominación u otra, a lo largo de esos cuatro años y medio tuvo en dotación los E.15-15, 20, 22, 32, 33, 37, 47, 50, 53, 54, 55 y 57, algunos de los cuales seguirían formando parte de los efectivos de material del Ala 41, la cual, como sucesora del Ala 13, fue constituida el 19 de octubre de 1972.

Llegado ya 1980, parecía que la vida en activo del T-33 había llegado a su fin, pues el 13 de noviembre comunicaba el Jefe del Estado Mayor al del Mando de Material que, entre otros modelos de aeronaves, el 1 de julio del año siguiente causarían baja en el Servicio “todos los E.15” y que *“en consecuencia, no se realizarán revisiones generales ni, como norma general, se adquirirán repuestos para dichos aviones”*, y finalizaba diciendo que *“se deben tomar en consideración las posibilidades de venta, en su momento, de dichos aviones”*. La cosa parecía clara. Pero dados los problemas que inicialmente surgieron con los CASA C-101EB, que iban a ser los sucesores de los E.15 en este Grupo, aquella orden fue revocada el 16 de junio de 1981 por otra de la misma autoridad en la que afirmaba que *“(…) Los aviones E.15 (T-33) se mantendrán en vuelo en el 41 Grupo sin realizar (sic) revisiones generales de célula ni de motor. El mantenimiento y abastecimiento se hará procurando que el coste sea mínimo y el número de aviones en servicio se reduzca a 13 durante el año 1982 y a 9 durante los años 1983 y 1984”*. Y así se hi-

Aviones E.15 que sirvieron en el Grupo 41			
INDICATIVO	MATRÍCULA	PROCEDENCIA	OBSERVACIONES
41-1	E.15-18	Ala 41	
41-2	E.15-11	CASA (IRAN)	
41-3	E.15-49	CASA (IRAN)	
41-4	E.15-50	Ala 41	
41-5	E.15-52	CASA (IRAN)	
41-6	E.15-20	Ala 41	
41-7	E.15-13	CASA (IRAN)	
41-8	E.15-51	CASA (IRAN)	
41-9	E.15-56	212 Escuadrón	
41-10	E.15-60	111 Escuadrón	
41-11	E.15-21, ex E.15-59	122 Escuadrón	
41-12	E.15-59, ex E.15-53	111 Escuadrón	
41-13	E.15-53	Ala 41	
41-14	E.15-17, ex E.15-60	Ala 41	
41-15	E.15-43	Ala 41	
41-16	E.15-48	Ala 41	
41-17	E.15-35	211 Escuadrón	
41-18	E.15-47	Ala 41	
41-19	E.15-32	Ala 41	
41-20	E.15-31	111 Escuadrón	
41-21	E.15-37	Ala 41	
41-22	E.15-45	Ala 41	
41-23	E.15-41	Ala 41	
41-24	E.15-36	732 Escuadrón	
41-25	E.15-34	CASA (IRAN)	
41-26	E.15-38	CASA (IRAN)	
41-27	E.15-40	CASA (IRAN)	
41-28	E.15-44	CASA (IRAN)	
41-29	E.15-26	CASA (IRAN)	
41-30	E.15-23	CASA (IRAN)	
41-31	E.15-33	CASA (IRAN)	
41-32	E.15-42	CASA (IRAN)	
41-33	E.15-24	CASA (IRAN)	
41-34	E.15-29	CASA (IRAN)	
41-35	E.15-12	CASA (IRAN)	
41-36	E.15-6	CASA (IRAN)	
41-37	E.15-4	CASA (IRAN)	
41-38	E.15-19	CASA (IRAN)	
41-39	E.15-27	CASA (IRAN)	
41-40	E.15-30	CASA (IRAN)	
41-41	E.15-28	CASA (IRAN)	
41-42	E.15-1	CASA (IRAN)	
41-43	E.15-15	CASA (IRAN)	
41-44	E.15-2	CASA (IRAN)	
41-45	E.15-55	CASA (IRAN)	
41-46	E.15-54	CASA (IRAN)	
41-47	E.15-3	CASA (IRAN)	
41-48	E.15-58	CASA (IRAN)	
41-49	E.15-7	Ala 41	
41-50	E.15-8	Ala 41	
41-51	E.15-57	Ala 41	
41-52	E.15-16	Ala 41	
41-53	E.15-10	Ala 41	



El 18 de septiembre de 1968, tras un vuelo de suelta del teniente Ignacio de Zulueta Herrero, cuyo instructor era el capitán Fernando Touchard Sánchez, y después de haber efectuado la última toma de tierra, los frenos del E.15-1 (731-1) no funcionaron correctamente –por acumulación de burbujas de aire en su circuito–, por lo que no tuvieron otra opción más que enganchar la barrera, como aquí se puede ver. (B.A. Talavera la Real, archivo del autor).



Fallecidos en acto de servicio				
EMPLEO	NOMBRE	AERONAVE	LUGAR	FECHA
Teniente	Benjamín Valle Dulanto	T-33A USAF	BA Bryan, Tejas, EE.UU.	2 mayo 1955
Teniente	Javier González-Conde Rodríguez-Sedano	T-33A USAF	BA Williams, Chandler, Arizona, EE.UU.	26 abril 1957
Teniente Teniente	José Antonio Noreña Cisneros Manuel González Hernández (S.T.)	E.15-14 (73-14)	Finca <i>Isla de Sancho</i> , poblado de Bilbao, Talavera la Real	25 abril 1959

zo: los aviones se fueron dando de baja según iban cumpliendo la fecha prevista para su correspondiente IRAN. Así, el primer día del año 1985 quedaban en activo sólo cuatro: los E.15-36, 38, 41 y 48. Y estos fueron precisamente los que se emplearon para llevar a cabo una nueva actividad de este modelo en España, ya que serían modificados para remolcar blancos DATS-2 (Dornier Aerial Target System) y cooperar con el Ejército de Tierra en los ejercicios de tiro de sus unidades de artillería antiaérea.

El sistema DATS constaba de dos mástiles DS-TLU-1, situados bajo los planos del avión (uno en cada semiplano), en los que se fijaban los blancos propiamente dichos (DS-SK4 o SK5), que eran remolcados mediante cables de 1000 o 1500 metros. Si uno de los blancos resultaba destruido por los disparos, desde la unidad de control, situada en la carlinga, se procedía a cortar el cable y a desplegar el segundo blanco; en caso contrario, una vez se había cortado el cable se desplegaba automáticamente un paracaídas, en el que el blanco caía a tierra. Una vez revisado –y reparado, si era menester– se podía volver a utilizar.

Los cuatro aviones citados estuvieron en servicio hasta 1985: el E.15-41 causó baja en vuelo el 28 de enero, los E.15-36 y 48 el 8 de febrero y el E.15-38 el 12 de marzo, es decir, cuatro días después de que efectuase su último vuelo. Así concluyeron los 31 años en que el noble T-33 ostentó con orgullo las escarapelas rojas y gualdas y la cruz de San Andrés y las más de 150.000 horas de vuelo que a bordo de él realizaron más de un millar de pilotos de nuestro Ejército.

ACCIDENTE MORTAL

En los treinta y un años que estuvo en servicio en nuestro Ejército, el T-33A fue un avión fiable y seguro: a bordo de él sólo hubo que lamentar un accidente mortal.

Ocurrió el 25 de abril de 1959. Ese día, en la base aérea de Talavera la Real, 20 aviones E.15 habían despegado a partir de las once y diez de la mañana, con el fin de entrenarse para su participación en el Desfile de la Victoria que iba a tener lugar en Madrid el día 3 de mayo. De los veinte aviones, dieciséis formarían el rombo de rombos que estaba previsto que dibujasen en el cielo madrileño con tal ocasión, y los otros cuatro serían los reservas, que ocuparían el lugar de los aviones que, por el motivo que fuera, tuvieran que abandonar su puesto en la formación. Esta, cuyo indicativo radio era “Águila”, estaba mandada por el comandante Fernando Lens Martínez, cuyo indicativo era “Águila 1”.

A eso de las once y veinte, surgió una emergencia en el avión E.15-2, pilotado



El indicativo 731-19 fue ostentado por el E.15-22 entre el 14 de abril de 1965 y el 15 de marzo de 1968. (Emilio Herrera Alonso, archivo del autor).

por el capitán Matías Lozano Tejeda ("Águila 6"), que tuvo que abandonar la formación; para sustituirle, ocupó su lugar con total normalidad el correspondiente reserva, el E.15-12, tripulado por el teniente José Antonio Ordovás Artieda ("Águila 18"). Pocos minutos después –unos ocho–, se produjo otra emergencia, en esta ocasión en el E.15-21, pilotado por el capitán Emeterio García Calvo ("Águila 11"); y cuando el E.15-14 ("Águila 19", tripulado por los tenientes Noreña Cisneros –piloto– y González Hernández –tripulante–) se disponía a realizar su sustitución tomando su lugar en la formación, colisionó con el E.15-7 ("Águila 14"), a bordo del cual, como único tripulante, se hallaba el comandante Gabriel de la Cruz Jiménez, quien, tras abandonar aquella y ganar altura para comprobar el funcionamiento de los mandos de su aeronave, y no sin cierta dificultad, pudo tomar tierra en la base. En el momento de la colisión, la formación volaba a 510 metros (1700 pies) sobre el suelo. El teniente Noreña –que había volado como titular en la formación en el ensayo llevado a cabo el día anterior–, efectuó su incorporación tal como, en el *briefing* previo que los participantes habían celebrado esa mañana, se había previsto por si surgía la necesidad: por debajo de la formación y transmitiendo al jefe de ésta que, una vez realizada la sustitución, se hallaba "en posición".

Como consecuencia inmediata de la colisión, del E.15-14 se desprendió la casi totalidad del plano fijo de profundidad del lado derecho, y, abandonando la formación describiendo una especie de tonel, perdió altura y pasó a gran velocidad y a unos 20 metros sobre la pista, en la dirección de la cabecera 31. Cuando hubo recorrido alrededor de la mitad de la pista, se desvió a la derecha, pasó sobre el Guadiana y, seguidamente, se estrelló y explotó, segando la vida de sus dos ocupantes. Quienes le habían visto desde la base cuando la sobrevoló, afirmaron que daba la impresión de que quería aterrizar, pero que no podía, que el avión cabeceaba ostensiblemente y que no llevaba fuera los frenos aerodinámicos, los flaps, ni el tren de aterrizaje. Desde la torre de control de Talavera se transmitieron por radio las instrucciones precisas para la toma, pero el piloto no acusó recibo, por lo que se asumió que su equipo transmisor–receptor también había resultado dañado.

Hasta ese día, el teniente Noreña había realizado 702:50 horas de vuelo, 278:40 de ellas en E.15. Su avión, tenía, en total, 690:45; y fue dado de baja el 6 de julio de 1959, a propuesta de la Maestranza Aérea de Madrid.

ACCIDENTES NO MORTALES CON PÉRDIDA DEL AVIÓN

Veintisiete de octubre de 1958. El teniente Julio Arrabal Terán –uno de los 23 alumnos del Undécimo Curso de Reactores– había despegado de Talavera como único piloto del E.15-5 (73-5), con el fin de llevar a cabo un vuelo de entrenamiento. Por fallo total del equipo de comunicaciones y por haber empeorado considerablemente las condiciones meteorológicas en la ruta a Matacán –que suponemos era su punto de destino–, hubo de realizar un aterrizaje de emergencia 17 kilómetros al noroeste de Ciudad Rodrigo. Como consecuencia de éste, el piloto resultó ileso, si bien el avión hubo de ser dado de baja, ya que en la toma perdió las tres patas del tren de aterrizaje y, además, los planos principales resultaron desgarrados, los flaps y los frenos aerodinámicos se rompieron, la zona central de la parte inferior del fuselaje sufrió desperfectos y la cúpula se rompió al ser lanzada por el piloto.

12 de septiembre de 1962. El capitán Fernando Correa de Arcos, profesor de la Escuela de Reactores, se disponía a realizar un vuelo en el E.15-25 (73-25), con el fin de efectuar un vuelo nocturno de 90 minutos de duración, exigido trimestralmente a los *protos* de Talavera la Real. Cuando, en la fase de despegue, se hallaba a unos 30 metros de altura, repentinamente el motor perdió potencia (probablemente, por fallo del sistema de control del suministro de combustible). Juzgando que todavía tenía pista suficiente, decidió tomar tierra; pero, puesto que la velocidad era elevada, sobrepasó la pista y su cabecera y se paró a unos 10 metros fuera de ésta, al hundirse el avión en una zanja.

El piloto resultó ileso, pero el avión tuvo que ser dado de baja, ya que, entre otros, sufrió los desperfectos siguientes: pata de morro torcida, pata izquierda del tren principal arrancada, flap izquierdo perforado, encastre del semiplano izquierdo deformado y depósito de combustible del ala izquierda roto.

15 de mayo de 1964. Avión E.15-46 (5-46). Como parte del Plan de Instrucción del Ala nº 5 de la base de Morón de la Frontera, para ese día estaba programado un vuelo instrumental de entrenamiento, que deberían llevar a cabo los tenientes Carlos Vargas de la Rúa (instructor) y Antonio Gea Durán (alumno).

Una vez realizada la inspección prevuelo, y tras haber visto el teniente Vargas que en la cartilla del avión había anotaciones que indicaban que en vuelos anteriores había mostrado cierta tendencia a irse a la derecha al rodar, que –según constaba, también– había sido corregida, se dispusieron a despegar, no sin antes haberse percatado ambos pilotos de que, al rodar, su aeronave seguía mostrando esa tendencia, a la que, no obstante, no atribuyeron mayor importancia. Durante la

Horas de vuelo de los E.15 desde 1955 hasta 1984

Año	HORAS
1954	¿?
1955	3233 (*)
1956	6135
1957	6206
1958	5817
1959	7717
1960	4948
1961	6930
1962	5954
1963	6090
1964	7966
1965	6861
1966	7090
1967	6420
1968	4260
1969	4083
1970	6497
1971	4725
1972	1065
1973	4415
1974	4711
1975	5159
1976	5552
1977	5204
1978	4594
1979	4923
1980	5952
1981	2997
1982	3535
1983	1792
1984	1792
TOTAL	152.621 (+)

(*) Desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre.



Durante su tercer período de destino en la Escuela de Reactores, entre el 28 de enero y el 9 de octubre de 1972, el E.15-32 ostentó el indicativo 732-24. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



carrera de despegue, y cuando la velocidad era ya próxima a la de rotación, en vista de que el alumno —a pesar de que llevaba el pie izquierdo metido a fondo— no conseguía que el avión estuviera perfectamente alineado con la pista, tomó los mandos el instructor y trató de que se fuera al aire, con el fin de evitar —en vano— que colisionara con un cartel indicador situado en el borde derecho de la pista. Pero el avión ya se había salido de ésta, por lo que, en vista de que era imposible irse al aire, echó atrás el mando de los gases, cerró la válvula general de combustible, la ignición y la batería. En su descontrolada carrera, atravesó un profundo desnivel del terreno, que correspondía a un canal de desagüe, y se paró pocos metros después, tras haberse dejado atrás el tren de aterrizaje y haber sufrido importantes destrozos en la estructura del fuselaje.

El teniente Vargas (761:15 horas de vuelo, de las cuales 107:30 en E.15) sufrió heridas graves (fractura de dos vértebras lumbares y de una costilla) y el teniente Gea menos graves (fractura de una vértebra cervical). El avión había realizado hasta entonces 744:05 horas de vuelo, y la última revisión se le había efectuado el 14 de marzo de 1964.

Tanto el E.15-43, primero, como el E.15-42, después, ostentaron el indicativo 731-30 en la Escuela de Reactores, en la segunda mitad de los años sesenta. (CASA, archivo del autor).

18 de diciembre de 1968. Avión E.15-39 (731-29). El capitán Julio Ruiz Cillero (profesor) y el teniente José Manuel Martínez Pérez-Mendaña, "Manel" (alumno), estaban realizando uno de los vuelos de enseñanza de instrumentos programados en la Escuela de Reactores de Talavera como parte de sus actividades docentes





Dos de los aviones que sirvieron en el 732 Escuadrón fueron el E.15-35 (732-39) y el E.15-41 (731-41), que estuvieron destinados en él desde finales de los años sesenta hasta 1971. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

cotidianas, pero no llegarían a finalizarlo “normalmente”, puesto que se verían forzados a “apearse en marcha”, como consecuencia de lo que sospecharon –acertadamente– que había sido la rotura de un álabe de la turbina.

Se hallaban a 8.000 pies de altura (unos 2.400 metros) y a unas 47 millas (87 km) al norte de Talavera, cuando tuvieron que declarar emergencia, pues, tras haber oído un fuerte ruido, empezaron a notar una gran trepidación en el avión, así como pérdida de potencia y, por tanto, de altura (entre 500 y 600 pies por minuto), lo que les hizo sospechar que difícilmente podrían llegar a su base. De todas formas lo intentaron con gran serenidad y maestría, hasta que no tuvieron más remedio que lanzarse en paracaídas (al sur de Roca de la Sierra, Badajoz), pues la progresiva trepidación hizo que el avión resultara incontrolable.

En efecto, la rotura –por fatiga– de un álabe por su raíz fue la causa del agarrotamiento del motor, como se pudo demostrar tras haberse recuperado y analizado el motor. El álabe fracturado dañó a los demás, perforó el cono exterior y descentró el interior, produciéndose por ello el ruido que oyeron los pilotos. La trepidación sobrevino al quedar muy descompensada la turbina, al fallar el cojinete número 4 y, a continuación, el generador.

El E.15-39, que además de servir en la Escuela de Reactores, había estado destinado en el Ala nº 1 de Manises, en el Ala nº 6 de Torrejón y en el Escuadrón nº 98 de esta última base, tenía, en total, 787: 59 horas de vuelo.

18 de septiembre de 1970. Avión E.15-22. El capitán Francisco Téllez Cobos, destinado en el 102 Escuadrón de la base aérea de Zaragoza, había sido designado para que, como único tripulante, pilotase este T-33A, que actuaría como blanco en el ejercicio Red Eye que llevarían a cabo las unidades del Mando de la Defensa Aérea en esa fecha. Y así lo hizo.

Cumplida su misión, volvió a su base, donde tomó tierra a las 10:00Z, es decir, alrededor de hora y media después de que hubo despegado. El contacto con el suelo de la pista 31 izquierda y el rodaje fueron normales; en el cartel de 3000 pies comenzó a frenar, pero no notó ningún efecto. Por ello, intensificó la presión sobre los pedales, llegando hasta el fondo; pero, nada, aquello no frenaba. Convencido de la inutilidad de sus esfuerzos, a pesar de haber bombeado repetidas veces el circuito de los frenos, y ante la imposibilidad de abandonar la pista, se resignó a que fuera la barrera la que pusiera fin al trote de su desbocado corcel. Y así fue. Pero, a pesar de que en la inspección realizada al avión *in situ* y, después, en el Taller Base se evaluaron los desperfectos que había sufrido en tan solo el 1% de su valor, lo cierto es que el 3 de marzo del año siguiente fue enviado en camión a la factoría de la Hispano Aviación sita en San Pablo, donde se hallaba todavía el 28 de marzo de 1973, cuando fue dado de baja en el Servicio, por lo que suponemos que “algo importante” tuvo que haberse averiado o dañado. Finalmente, cinco meses y un día después sería destinado a la Escuela de Especialistas de León.

26 de abril de 1977. Avión E.15-55 (41-45). Como parte del Plan de Instrucción número 3, se había programado para ese día una misión de formación cerrada de cuatro E.15 (Amigo 51 a Amigo 54). La formación iba mandada por el teniente coronel Enrique Ortiz de la Cruz, del 41 Grupo de FF.AA., y como jefe de la segunda pareja iba el Amigo 53, tripulado por el Coronel Gerardo Escalante de la Lastra (primer piloto) y el capitán Antonio Mancebo Jiménez (segundo piloto, instructor). A las 9:55 horas locales se iniciaron los despegues; cuando les tocó el turno a los Amigo 53 y Amigo 54, el primero inició la rotación a 110-115 nudos de velocidad pero con el morro demasiado alto (ángulo de 20 o 25 grados) y con la palanca to-

Uno de los T-33A que tuvo en sus filas el 201 Escuadrón de la Aviación Táctica fue el E.15-43, al que aquí vemos ostentando el indicativo 201-25. (X.I. Taibo, archivo del autor).



En esta vista del E.15-28 se aprecia claramente cuál era el aspecto de los T-33A de la Escuela de Reactores en su primera época. (Sergio Rubiano, archivo del autor).



talmente atrás porque, según declaró posteriormente, el primer piloto, había notado excesiva resistencia de ésta a moverse, por lo que cayó a tierra e hizo impacto con las ruedas de morro e izquierda. En ese momento decidió abortar el despegue y, tras probar los frenos, se percató de que el avión tendía a irse a la izquierda, tanto que terminó saliéndose de la pista (31L), cerca de la barrera, de manera que el semiplano derecho chocó con uno de los postes de sujeción de ésta. Como consecuencia de la colisión, se abrió un boquete de 30 cm en el borde de ataque de dicho semiplano y se rompieron las tuberías de aire a presión y de combustible, dando lugar a un incendio, al entrar en contacto el combustible con el disco de frenos, que estaba al rojo.

Afortunadamente, los pilotos lograron abandonar por sus propios medios el avión, que ya estaba envuelto en llamas, y no sufrieron ninguna lesión. El E.15-55, que había realizado hasta entonces 4947:05 horas de vuelo, sería entregado al Escuadrón de Abastecimiento de la Base Aérea de Zaragoza el 19 de septiembre de ese año y, posteriormente, desguazado.

16 de noviembre de 1977. Avión E.15-60 (41-10). Resultó dañado ese día al tomar tierra en la pista 31R de Zaragoza con el tren arriba. Los desperfectos fueron tasados inicialmente en el 10% del valor total de la aeronave, si bien en una evaluación posterior se determinó que habían resultado afectadas partes importantes de su estructura; en consecuencia, finalmente se procedió a darle de baja en el Servicio con fecha 28 de febrero de 1979 y a entregarle a la base aérea de Talavera la Real, donde, con matrícula e indicativo ficticios (E.15-1, E73-1), fue erigido como monumento al T-33, inaugurado el 16 de marzo de ese año. En total, había realizado 4021:40 horas de vuelo.

Avión E.15-31 (41-20). Lamentablemente, de este ejemplar lo único que hemos podido averiguar es que, pilotado por el teniente coronel Carlos Alfaro Campos, en fecha desconocida de mayo de 1982 realizó una toma sin tren en Zaragoza y tuvo que ser dado de baja en el Servicio. En total, había realizado hasta entonces 1889:00 horas de vuelo.

GENERALIDADES SOBRE EL T-33A

Los aviones del Ejército del Aire eran todos de la versión A, pero de dos variantes: la A-1 y la A-5. A la primera pertenecían los E.15-1 a E.15-30 y los E.15-49 a E.15-60, mientras que los E.15-31 a E.15-48 eran de la A-5. Los de la A-1 salieron de fábrica equipados con dos ametralladoras Colt Browning M-3 de 12'7 mm (con 300 balas cada una), iguales que las de los F-86F, y en su país de origen fueron empleados en las escuelas de tiro de la USAF durante sus primeros años de servicio. Los de la A-5, en cambio, fueron fabricados sin dotación de armamento.

En España, los de la A-1 jamás fueron empleados para prácticas de tiro. Durante los años 1960, 1961 y parte de 1962, las revisiones de tercer escalón (IRAN) les fueron realizadas por CASA en su factoría de San Pablo. Posteriormente, fue la Hispano Aviación la encargada de efectuárselas, también en San Pablo, entre los años 1962 y 1972. Y, finalmente, desde que en 1972 se llevó a cabo la absorción de HASA por CASA, fue ésta compañía la que se encargó de dichas revisiones, las últimas de las cuales fueron efectuadas en 1980. En total, entre HASA y CASA realizaron 250 revisiones IRAN a los E.15; la última se le hizo al E.15-38, que sería entregado en San Pablo al Grupo 41 el 12 de marzo de 1982.





En esta bella vista de cuatro aviones del Grupo 41, con los Pirineos como fondo, se constata un hecho curioso y único: los E.15 de esta Unidad únicamente ostentaron en su indicativo la cifra correspondiente al Grupo, y no, como era entonces lo habitual, la del Escuadrón al que estaban asignados, es decir, el 411 o el 412, los cuales sí fueron ostentados por sus sustitutos, los E.25. (Grupo 41, archivo del autor).

A nuestros aviones de la variante A-1 les fueron desmontadas las ametralladoras y el ILS cuando entraron en IRAN por primera vez, en los primeros años sesenta, o en posteriores revisiones de este tipo, y en su lugar se les instaló el TACAN AN/ARN-21, del que estaban dotados los de la A-5. Dicha modificación se efectuó según la orden técnica 1T-33-585.

La antena del TACAN estaba situada en la parte inferior del morro, delante de las puertas del tren de aterrizaje, era de color negro y medía unos 10 cm (aproximadamente 1000 Mhz). Inmediatamente detrás de éstas iba la antena de UHF (AN/ARC-27), que era más larga (frecuencia comprendida entre 225 y 400 Mhz) y solía ser de color marrón oscuro.

En relación con los asientos eyectables con los que estaban equipados, se nos ha informado de que en alguno de los aviones traídos de Mildenhall eran de un tipo que podía lanzarse a cota 0, pero no hemos podido corroborarlo con documentos fehacientes.

Finalmente, hemos de expresar nuestra sincera gratitud a D^a. Pilar, viuda de José María Dávila Fernández, a los generales Ignacio Manuel Quintana Arévalo, Julio Canales Morales (q.e.p.d.), Fernando Ostos González, Casimiro Muñoz Pérez, Jorge Mora Bañó, Alfonso del Río y Sánchez del Villar, Francisco Vindel Merced, Asterio Mira Canicio, Carlos Conradi Pariente, José María Pérez Tudó y Sebastián Rodríguez Barrueco, a los coroneles Agustín Negrón Colomer, José



El E.15-34 estuvo destinado en unidades de Manises en cuatro ocasiones, la última entre el 17 de febrero de 1969 y el 21 de abril de 1971. Es probable que esta instantánea fuera tomada en una fecha de ese período. (Francisco Arteaga, archivo Juan Arráez Cerdá).



María Travesí Ramiro, Antonio Miguel Romón Mateo y Eduardo Jiménez-Carlés Pérez-Piñal y a D. Valentín Prieto Iglesias, por la inestimable ayuda que nos han prestado para recomponer en la medida de lo posible el "rompecabezas" relativo a los aviones procedentes de Mildenhall, y por la amabilidad y paciencia que han derrochado con quien esto escribe. A nuestro entrañable amigo José Vento Jiménez-Carlés, por su asesoramiento técnico y sus siempre acertados comentarios críticos, y a todo el personal del Archivo General e Histórico del Ejército del Aire que, realizando las funciones que le son propias, presta apoyo a los investigadores, por su siempre amistosa acogida y su diligente colaboración y ayuda. Muchísimas gracias a todos.