

# Primer curso de vuelo realizado en Estados Unidos por personal del Ejército del Aire

GONZALO RAMOS JÁCOME  
*Teniente general del Ejército del Aire (RT)*  
*Miembro de número del CASHYCEA*

El día 24 de septiembre de 1953 se firma entre los Gobiernos de España y los Estados Unidos de América, representados por el ministro de Asuntos Exteriores D. Alberto Martín Artajo y el embajador Mr. James Clement Dunn, respectivamente, los denominados Acuerdos de Amistad y Cooperación, culminando así una serie de conversaciones entre ambos Gobiernos que habían comenzado varios años antes.

En lo que respecta al Ejército del Aire, el material aéreo en servicio en aquellos momentos correspondía a un extenso y variopinto inventario de modelos ya utilizados durante la Guerra Civil y II Guerra Mundial y, por lo tanto, anticuados y ya con escasas capacidades bélicas. La firma de estos acuerdos conllevaba como más destacable, por parte del Ejército del Aire, permitir a Estados Unidos el uso conjunto de tres bases aéreas principales y de ciertas instalaciones operativas y de apoyo. Y, como contrapartida, recibiría material aéreo acorde con los tiempos presentes, se implantaría un sistema radar de defensa aérea y se tendría acceso a fon-

dos económicos de ayuda. La recepción del nuevo material aéreo obligaría, con carácter inmediato, a efectuar en Estados Unidos los cursos y entrenamientos requeridos para el personal que fuera a operarlo. Todo ello supuso para el Ejército del Aire la necesaria y anhelada modernización que, de una manera u otra, era preciso acometer.

En la primavera del año 1944 el Ejército del Aire adquiere 12 hidroaviones Dornier Do 24T en el marco de la Comisión de Salvamento de Náufragos, creada para cometidos de búsqueda y salvamento de las tripulaciones de aviones y buques, de ambos bandos, derribados o hundidos en el área del Mediterráneo occidental. Estos aviones se asignan a la citada comisión, estacionada en el aeródromo de Pollensa. Procedían de la base de Berre, ubicada cerca de Marsella (Francia), y de Alemania y se incorporan a dicha unidad durante los meses de mayo a noviembre del citado año. Fueron innumerables las misiones reales de salvamento en el mar que llevaron a cabo estos aviones hasta que, a comienzos de la década de los años cincuenta, la escasez de combusti-





Hidroavión Dornier Do-24 T

ble y, sobre todo, la falta de repuestos hacen que disminuya sensiblemente el número de los que estaban operativos y, en consecuencia, que la actividad de la unidad fuera cada vez a menos.

Con el fin de paliar esta situación, y una vez firmados los acuerdos con los Estados Unidos antes comentados, no es extraño que, entre las primeras decisiones que tomó el Estado Mayor del Aire, en cuanto a la incorporación de nuevo material aéreo, figurara la de aviones anfibios para cometidos de búsqueda y salvamento en el mar. También tuvieron primacía las incorporaciones referentes a material reactor de enseñanza y de caza, aviones para la enseñanza básica y helicópteros, un área esta última en la que la ciencia española puso los cimientos básicos iniciales con la invención del autogiro.

En consonancia con estos criterios, las primeras recepciones del nuevo material aéreo fueron las correspondientes a los aviones Lockheed T-33, Grumman HU-16A Albatross, T-6D Texan, F-86F Sabre y helicópteros Sikorsky S-55. Fueron incorporándose al Ejército del Aire a partir de marzo de 1954, mayo de 1954, julio de 1954, junio de 1955 y noviembre de 1955, respectivamente. Pero previamente a la llegada de este nuevo material aéreo, la tarea prioritaria que era obligada acometer fue capacitar al personal que inicialmente fuera a volarlo y a mantenerlo.

En conversaciones informales recordando hechos del pasado mantenidas en ambientes aeronáuticos, suele afirmarse que los primeros oficiales del Ejército del Aire que se desplazaron a Estados Unidos lo hicieron para realizar el curso completo de pilotaje y reactores. Sin embargo, esto no fue así. Por cuestión de días, el comienzo del primer curso de vuelo que oficiales españoles llevaron a cabo en Estados Unidos fue el referente al del avión anfibia Grumman HU-16A Albatross, un avión menos «guerrero» y con menos fama que los reactores de caza del momento, que ya habían demostrado sus capacidades y eficacia en la guerra de Corea. A este curso le siguieron días después el de helicópteros y, unos meses más tarde, el de reactores.

Según escrito n.º 24 del jefe del Estado Mayor del Aire, de fecha 27 de enero de 1954, se designan los participantes para asistir en los Estados Unidos a un curso de adaptación a los aviones anfibios Grumman HU-16A Albatross, de unos

dos meses de duración. El personal seleccionado para asistir a este curso es:

|                  |                                                      |
|------------------|------------------------------------------------------|
| Teniente coronel | D. Bernardo Meneses Orozco.                          |
| Comandante       | D. Salvador Serra Alorda.                            |
| Comandante       | D. Emilio García-Conde Ceñal                         |
| Comandante       | D. Gregorio Martín Olmedo.                           |
| Capitán          | D. Joaquín Esponera Vicen.                           |
| Teniente         | D. Emilio Herrera Alonso.                            |
| Teniente         | D. Federico Carro Villangómez.                       |
| Brigada          | D. Francisco Marteache Portillo (mecánico de vuelo). |
| Sargento         | D. Ignacio Lequerica Escobal (mecánico de vuelo).    |
| Cabo 1º          | D. Francisco Luque Jiménez (mecánico de avión).      |
| Cabo 1º          | D. Miguel Medina Verdaguer (mecánico de avión).      |
| Sargento         | D. Jaime Morro Llabrés (operador radar)              |
| Sargento         | D. Manuel Hidalgo de Rus (operador de radio).        |
| Brigada          | D. Juan Soldevila Gredilla (operador de radio)       |
| Sargento         | D. Julián Jiménez Torres (operador de radar).        |

Los aviones Grumman HU-16A Albatross incorporan equipos de comunicaciones, de navegación radioeléctrica y de búsqueda sobre el mar de última generación en aquel momento, por lo que, de los oficiales citados, los comandantes García-Conde y Martín Olmedo realizan con este avión el curso de navegante aéreo de la USAF para, posteriormente, instruir a las tripulaciones españolas en este cometido.

Un aspecto de interés capital para el personal que asistía a este curso era, sin duda alguna, las condiciones económicas, los devengos que recibirían durante su estancia en Estados Unidos. Era el primer curso que se realizaba en dicho país por lo que, hasta entonces, no estaba fijada la cuantía de los emolumentos que percibirían estos «alumnos». En escrito de fecha 8 de enero de 1954, el jefe del Estado Ma-



De pie: tcol. Bernardo Meneses Orozco, cte. Salvador Serra Alorda, cap. Joaquín Esponera Vicén, tte. Emilio Herrera Alonso, tte. Federico Carro Villangómez, cte. Emilio García-Conde Ceñal, cte. Gregorio Martín Olmedo Agachados: bgda. Francisco Marteache Portillo, sgt. Ignacio Lequerica Escobal, cabo 1.º Miguel Medina Verdaguer, cabo 1.º Francisco Luque Jiménez, sgt. Manuel Hidalgo de Rus, sgt. Juan Soldevila Gredilla, bgda. Jaime Morro Llabrés, sgt. Julián Jiménez Torres

yor del Aire notifica al general subsecretario del Aire que los devengos correspondientes al personal del Ejército del Aire que se traslade a los Estados Unidos para efectuar cursos serán:

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| Jefes             | 250 dólares mensuales. |
| Oficiales         | 200 “ “                |
| Suboficiales      | 120 “ “                |
| Cabos 1.º y cabos | 80 “ “                 |

Además de estas cantidades, la administración de Estados Unidos pagaría, con cargo a los fondos del Programa de Asistencia para la Defensa Mutua, 5 dólares diarios a los jefes y oficiales para atender a los gastos de alojamiento, manutención y lavado de ropa; y los suboficiales y cabos 1.º recibirán 1,05 dólares diarios para atender a los gastos de lavado de ropa, no teniendo que hacer desembolso alguno en concepto de alojamiento y manutención.

Con estos condicionantes económicos, el personal designado emprende la marcha a Estados Unidos el día 6 de marzo de 1954, en vuelo regular de la compañía aérea *IBERIA* con el avión Douglas DC-4 matrícula EC-ACF, pilotado por el comandante D. Rodolfo Bay Wright, siguiendo la ruta Madrid - Las Palmas - isla de la Sal - Puerto Rico - Caracas y, desde aquí, continúa el día 9 hasta Nueva York en vuelo regular de la compañía estadounidense *TWA*.

Se incorporan a la base aérea de West Palm Beach (Florida) el día 12 del citado mes de marzo. En nombre del jefe de la base, coronel H.G. Thorne, son recibidos y les manifiestan la bienvenida el comisionado de la Cámara de Comercio Sr.

Hayes, el alcalde de la ciudad Sr. MacCampbell y el segundo jefe de la base coronel Bascomb Neal. Se les asigna al 1709 Escuadrón de Enseñanza del Mando del Transporte Aéreo de la USAF (MATS). Tras las gestiones administrativas precisas, de aposentamiento y de entrega de material, el curso se inicia el día 16 del citado mes.

Del personal participante solamente el teniente coronel Meneses Orozco y el comandante Martín Olmedo tenían conocimientos y hablaban idioma inglés por lo que, para el normal desarrollo del curso de los restantes concurrentes fue necesario recurrir a intérpretes. Llevaron a cabo este cometido los suboficiales de la USAF, Carlos Hernández, Emigdio J. Martínez, Miguel A. de León y Raphael Zapata, no sin ciertas limitaciones en cuanto a la traducción de terminología técnica. La dificultad del idioma hizo que la duración del curso, establecida para el personal de la USAF en 40 días lectivos, en esta ocasión fuera algo mayor.

Los instructores de vuelo fueron los capitanes Anthony Saenz, Theodore Zaha y Robert E. Woods; para el curso de navegantes los capitanes Mathews, Sencer y el teniente Czepyha; y de la instrucción del personal especialista fueron responsables el capitán Sacane, los sargentos Peacock y Kunihiro, y el cabo 1.º Wheeler.

Como era lógico y previsible, el curso comenzó para todos con una fase teórica, de 70 horas lectivas, comprendiendo la descripción general del avión, planta de potencia y hélices, sus sistemas funcionales, sistemas auxiliares, equipos de comunicaciones y navegación radioeléctrica, y los servicios y atenciones requeridas en tierra. Y a partir de aquí las tripulaciones ya tuvieron que mentalizarse y familiarizarse con



Comisionado de la Cámara de Comercio, Sr. Hayes, alcalde de la ciudad, Sr. Mc Campbell, cte. Gregorio Martín Olmedo, tte. Emilio Herrera Alonso, tte. Federico Carro Villangómez, cte. Salvador Serra Alorda, cap. Joaquín Esponera Vicens, tcol. Bernardo Meneses Orozco, col. (USAF) Bascomb Neal

los *briefings* prevuelo y postvuelo así como con la lectura y ejecución de lo indicado en las detalladas listas de comprobaciones y procedimientos normales y de emergencia.

Al ser un avión anfíbio, la instrucción en vuelo abarcó inicialmente el conocimiento y el manejo del Grumman HU-16 Albatross como avión terrestre, aunque, básicamente, el peso del entrenamiento estuvo encaminado a prácticas y maniobras como hidroavión en superficies de agua. Todo ello comprendió 130 horas de vuelo.

En este sentido, se hicieron despegues y amerizajes normales, con viento cruzado, en cola y en maniobra circular. Se continuó con despegues utilizando cohetes JATO, amerizajes en desplome, despegues y amerizajes nocturnos con bengalas, despegues y amerizajes con un solo motor, diurnos y nocturnos, despegues y amerizajes instrumentales, y todo ello tanto sobre el lago Okeechobee como en mar abierto.

En el manejo del avión como «embarcación» se practicó la navegación en agua, aproximación y amarre a botes, boyas, y remolque del avión. Y en cuanto al cometido específico SAR, se llevaron a cabo localización de náufragos, señalamientos de su posición y lanzamientos de balsas y equipos de salvamento.

Con respecto al curso de navegantes aéreos, la instrucción estuvo dirigida básicamente al uso y empleo de calculadores de vuelo, control de crucero, utilización del sextante periscopio de burbuja, manejo de los equipos AN/APN-9 Loran y AN/APS-31 radar, todo ello como elementos necesarios para la realización de vuelos de largas distancias, tanto diurnos como nocturnos, apoyados en navegación radioeléctrica, astronómica, loran y radar. El curso comprendió 70 horas de vuelo.



Manual del avión Grumman HU-16 Albatross



cap. Sáenz (USAF) e intérprete sgto. Hernández (USAF) en clase teórica; de pie, cabo 1.º Luque Jiménez



Avión Grumman HU-16 despegando con ayuda de cohetes "jato"



El cap. Woods (USAF) explica sobre una "mesa de arena" al cte. Serra Alorda, tcol. Meneses Orozco y cap. Esponera Vicen las técnicas de amerizajes en mar abierto



tcol. Meneses Orozco y cap. (USAF) Sáenz, en la cabina del avión

El personal español se adaptó inmediatamente a las costumbres y modo de vida estadounidenses, participando durante los tiempos libres en numerosas actividades tales como visitas a centros comerciales, reuniones sociales en clubs y casinos, tanto civiles como militares, y jornadas deportivas o turísticas. La prensa local publicó diversos artículos y reseñas comentando la presencia de miembros del Ejército del Aire español en la vida y el ambiente de la ciudad.

El día 21 de abril, el agregado aéreo a la embajada de España en Washington, teniente coronel D. Julio Salvador Díaz-Benjumea, se desplazó en su automóvil hasta la base aérea de West Palm Beach para saludar a los «alumnos» del Ejército del Aire y conocer *in situ* el contenido y desarrollo del curso que estaban haciendo. Fue recibido y atendido durante toda su estancia por el jefe de la base, coronel Thorne. En los comentarios que el teniente coronel Salvador hizo al



cte. Gregorio Martín Olmedo en el puesto de navegante del Grumman HU-16



Instructores sgto. Kunihiro (USAF) y sgto. de León (USAF) con el sgto. Jiménez Torres y bgda. Morro Lladrés



Cabo 1.º Luque Jiménez, bgda. Marteache Portillo e instructor bgda. Martínez (USAF)



Visita a un centro comercial



Jornada de pesca; de pie: tte. Herrera Alonso, bgda. Martínez (USAF), cap. Esponera Vicen, cte. García-Conde Ceñal, tte. Carro Villangómez. Agachados: cte. Serra Alorda y cte. Martín Olmedo



Agenda de actividades sociales durante el mes de marzo en el Pabellón de Oficiales de la base



Hoja del periódico local, con reseña de actividades de los oficiales españoles en la base aérea de West Palm Beach

finalizar la visita puso de manifiesto su satisfacción por los avances y resultados que van obteniendo los oficiales, suboficiales y clase de tropa españoles en el programa de conocimientos teóricos y entrenamiento de vuelo definido para este curso.



Tcol. Julio Salvador Díaz-Benjumea, col. Thorne (USAF) jefe de la base, tcol. Meneses Orozco

La parada militar que con carácter mensual se lleva a cabo en la base aérea, en el mes de mayo fue hecha en honor de los concurrentes del Ejército del Aire español.

El día 29 de abril, el ministro del Aire, teniente general D. Eduardo González-Gallarza Yragorri, a quien acompañan el jefe del Estado Mayor del Aire, general de división D. Francisco Fernández González-Longoria y sus respectivos ayudantes, tenientes coroneles D. Fernando Martínez-Vara de Rey y D. Juan de Frutos Rubio, inicia un viaje a Estados Unidos, que se prolongaría hasta el día 27 del mes siguiente, con el fin de conocer diversas instalaciones operativas y logísticas

de la USAF, así como las capacidades del material aéreo que tiene en servicio. El ministro del Aire tuvo a su disposición un avión C-47 durante toda su visita, que supuso realizar un largo recorrido haciendo cerca de 8.500 millas. Ya próxima la finalización del curso del avión Grumman HU-16, el día 11 de mayo el ministro del Aire y acompañantes visitan la base aérea de West Palm Beach para saludar personalmente a los concurrentes del Ejército del Aire y conocer el contenido y el desarrollo del primer curso de vuelo realizado en los Estados Unidos.

El curso finaliza el día 12 de mayo y en el acto de entrega de títulos, el coronel jefe de la base aérea le expresa textualmente al teniente coronel Meneses Orozco «puede Vd. sentirse orgulloso de su gente, tanto por el interés demostrado como por su presentación y aprendizaje, han sido un ejemplo a imitar». Estos siete oficiales fueron los primeros miembros del Ejército del Aire que, en la escalilla de personal y a continuación de sus nombres, figuró la calificación de SA-16. Seguidamente, el día 15, todos los participantes en el curso inician el regreso a España en vuelo ferry con los dos primeros aviones Grumman HU-16A Albatross, prácticamente nuevos, que se incorporan al Ejército del Aire. En cada avión figuraba la tripulación de la USAF que había dado instrucción durante el curso realizado.

Los tripulantes a bordo del avión con número de serie 52-00136 fueron:

- Comandante Serra Alorda.
- Comandante Martín Olmedo.
- Capitán Esponera Vicen.
- Sargento Lequerica Escobal.
- Sargento Soldevila Gredilla.
- Sargento Torres Jiménez.
- Cabo 1.º Medina Verdaguer.



Parada Militar del mes de mayo, en honor del personal del Ejército del Aire destacado en la base aérea de West Palm Beach

El vuelo comprendió los tramos siguientes:

Día 15, West Palm Beach (Florida) - Dover (Delaware), de 6 horas de vuelo.

Día 16, Dover - Argientia (Terranova), de 7 horas 30 minutos de vuelo.

Día 17, Argientia - Lajes (Azores), de 8 horas 10 minutos de vuelo.

Día 18, Lajes - Getafe (España), de 8 horas de vuelo.

En el avión 52-00137, la tripulación la compusieron:

Teniente coronel Meneses Orozco.

Comandante García-Conde Ceñal.

Teniente Herrera Alonso.

Teniente Carro Villangómez.

Brigada Marteache Portillo.

Brigada Morro Llabrés.

Sargento Hidalgo de Rus.

Cabo 1.º Luque Jiménez.

Los tramos del vuelo fueron los mismos que los hechos por el otro avión, si bien los tiempos empleados en ellos variaron ligeramente:

Día 15, West Palm Beach (Florida) - Dover (Delaware), de 6 horas de vuelo.

Día 16, Dover - Argientia (Terranova), de 7 horas 10 minutos de vuelo.

Día 17, Argientia - Lajes (Azores), de 8 horas 25 minutos de vuelo.

Día 18, Lajes - Getafe (España), de 7 horas 15 minutos de vuelo.

En la base aérea de Getafe se llevan a cabo los trámites administrativos correspondientes para la recepción y el alta de estos aviones en el inventario del Ejército del Aire, en el que recibieron las matrículas AD.1-1 y AD.1-2, respectivamente. El día 20 se trasladan a la base aérea de Son San Juan y, finalmente, el día 6 de agosto amerizan en la base aérea de Pollensa y se incorporan al 51 Grupo de Fuerzas Aéreas. Por reorganización de unidades, el 3 de agosto se creó la 50 Escuadrilla de Salvamento, a la cual pasaron destinados. Esta, tras convertirse en la 55 Escuadrilla de Salvamento en mayo de 1957, y después en el 55 Escuadrón de Salvamento, finalmente, en abril de 1965, recibió la denominación de 801 Escuadrón.

Anteriormente se citaba que el avión Grumman HU-16 Albatross incorporaba equipos de última generación en aquel

momento que permiten vuelos de largo alcance guiados mediante navegación astronómica, loran o radar. Por ello, es preciso instruir al personal que, en las tripulaciones de la unidad, vaya a desempeñar los cometidos de navegante aéreo. Por teletipo n.º 548 del jefe del Estado Mayor del Aire, de fecha 17 de marzo de 1955, se ordena al comandante D. Gregorio Martín Olmedo que se traslade a la base aérea de Pollensa para impartir un curso sobre manejo y utilización de los equipos de navegación del avión Grumman HU-16 Albatross. El curso comienza el día 15 de abril y finaliza el 8 de junio siguiente.

En este momento, el avión Grumman AD.1 es el medio aéreo más moderno con que cuenta la flota del Ejército del Aire y con mejores capacidades en cuanto a sistemas de vuelo y de navegación. Y a pesar de ofrecer ciertas incomodidades para el alojamiento y confort de pasajeros, se dispuso de él para el desplazamiento de alguna comisión oficial que requiriera hacer vuelos de largas distancias. En este sentido, en el mes de marzo de 1956 un avión AD.1, con tripulación encabezada por el teniente coronel D. Bernardo Meneses Orozco, lleva a cabo un vuelo a la República de Pakistán para transportar a la comisión oficial que, presidida por el ministro del Aire, teniente general D. Eduardo González-Gallarza, representará a S.E. el jefe del Estado en los actos programados con motivo de la independencia de dicha nación y toma de posesión de su primer presidente. El vuelo comprendió los tramos siguientes:

|                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| Día 20 de marzo | Getafe - Trípoli.    |
|                 | Trípoli - El Cairo.  |
| Día 21          | El Cairo - Bahrein.  |
|                 | Bahrein - Karachi.   |
| Día 25          | Karachi - Lahore.    |
| Día 26          | Lahore - Risalpur.   |
|                 | Risalpur - Peshawar. |
| Día 27          | Peshawar - Karachi.  |
| Día 28          | Karachi - Bahrein.   |
|                 | Bahrein - Amman.     |
| Día 31          | Amman - El Cairo.    |
| Día 2 de abril  | El Cairo - Malta.    |
| Día 3           | Malta - Getafe.      |

### Posteriores incorporaciones de aviones Grumman HU-16 Albatross al Ejército del Aire

El Ejército del Aire adquirió cinco Grumman Albatross AD.1 más, esta vez ya usados, que se incorporan entre febrero del año 1956 y diciembre de 1962. Posteriormente se adquieren seis más, denominados AD.1B, también usados, que se reciben entre febrero y abril del año 1971. Todos los AD.1



Avión Grumman AD.1-4 del Ejército del Aire

y AD.1B fueron asignados a la 55 Escuadrilla de Salvamento, estacionada en la base aérea de Pollensa y posteriormente en la de Son San Juan, y a la 56 Escuadrilla de Salvamento, desplegada en la base aérea de Gando, unidades que finalmente recibirían las denominaciones de 801 y 802 Escuadrón, respectivamente.

### **Cursos de vuelo realizados en Estados Unidos inmediatamente posteriores al del Grumman HU-16**

Como inicialmente se comentaba, en la renovación del material aéreo del Ejército del Aire como consecuencia de la firma de los Acuerdos de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos, también eran áreas de gran interés las concernientes a la incorporación de helicópteros y de aviones de caza reactores.

En lo concerniente a helicópteros, el día 9 de marzo de 1954 parten hacia Estados Unidos los primeros miembros del Ejército del Aire designados para realizar un curso sobre manejo, empleo y mantenimiento de helicópteros. El curso se llevaría a cabo en la base aérea de Gary, (San Marcos, Texas). El personal incluido en esta comisión era:

Comandante D. Ricardo Ferrer Fernández de Caleyá.

Capitán D. Dionisio Zamarripa Gamboa.

Brigada D. Antonio Cervilla Fernández.

Sargento D. Rodolfo Benedicto Ceños.



Helicóptero Sikorsky S-55, (Z-1 en el Ejército del Aire)

El curso comprendió 100 horas de vuelo y finalizó el día 26 de mayo siguiente. Obtenido el título de piloto de helicópteros ligeros y medios, este personal regresó a España el día 1 de junio. Por telegrama oficial n.º 9, de fecha 19 de octubre de 1954, el curso se complementa con una fase de prácticas de salvamento que tiene lugar del 24 de octubre al 20 de diciembre del mismo año, integrándose los participantes en el 12 Air Rescue Group de la USAF, estacionado en la base aérea de Sembach (Alemania).

Los primeros helicópteros que se incorporan al Ejército del Aire proceden de Estados Unidos, son el modelo Sikorsky H-19, del que se reciben cuatro unidades en noviembre de 1955, dos en 1956, cuatro en 1962 y dos en 1963. Más tarde, en el año 1962, se adquieren cuatro unidades similares fabricadas por Westland (modelo Whirlwind) en Gran Bretaña, por lo que se dispuso, en total, de 17 ejemplares. Los de procedencia estadounidense recibieron la denominación Z.1 y los británicos la Z.1B. Estos últimos estuvieron asignados a la 57 Escuadrilla de Salvamento, estacionada en la base aérea de Getafe, que en el año 1965 pasó a denominarse 803 Escuadrón; y los primeros sirvieron en la 56 Escuadrilla, que años después sería el 802 Escuadrón, estacionado en la base aérea de Gando, y en la 57 Escuadrilla, ya citada.

En cuanto a lo referente a aviones reactores, el primer curso avanzado del avión F-86F Sabre se inició a comienzos del año 1955. El día uno de enero parten para los Estados Unidos el teniente coronel Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones, los comandantes Luis Azqueta Brunet, Jacobo Pedrosa y Álvarez de Quindos y Carlos Grandal Segade, y los tenientes José Ordovás Artieda y César Villalonga Alonso con el fin de realizar, en primer lugar, un curso de idioma inglés en la base aérea de Lackland (Texas) y, posteriormente, los de tiro y de transformación al avión F-86F Sabre en las bases aéreas de Laughlin (Texas) y Nellis (Nevada), respectivamente. El curso finaliza el día 19 de mayo y, seguidamente, los concurrentes regresan a España.

Por oficio n.º 752 del jefe del Estado Mayor del Aire, de 7 de mayo de 1954, se designa a los oficiales que realizarán un curso completo de pilotaje en los Estados Unidos con una duración aproximada de 40 semanas. El objeto del curso se amplía mediante oficio n.º 2957, de fecha 1 de junio, del general subsecretario del Aire notificando que será un curso completo de reactores.

El día 25 de mayo los diez tenientes designados, de los que ocho de ellos eran Carlos Antonio Herráiz Díaz-Merry,



Avión Grumman AD.1B-10 del Ejército del Aire



Avión F-86F Sabre del 732 Escuadrón (Escuela de Reactores, Base Aérea de Talavera- Badajoz)



Avión F-86F Sabre del Ala n.º 2 (Base Aérea de Zaragoza)



Rafael Pardo Albarelllos, Hernando Maura Pieres, Julián Álvarez de la Vega, Juan de Dios García de Prado y Ruizberri de Torres, Jaime Álvarez del Castillo, José Antonio Salazar Cútolí y Agustín Cabello Pérez, emprenden la marcha hacia los Estados Unidos en avión Super Constellation de la compañía *IBERIA* siguiendo la ruta Madrid - Lisboa - Santa María (Azores) - Gander (Terranova) - Nueva York, y de aquí conti-

núan en vuelo regular de compañía norteamericana con itinerario Nueva York - Atlanta - Houston - San Antonio (Texas). Con el fin de superar la problemática del idioma surgida en la realización de los cursos de vuelo anteriores, durante los meses de junio y julio llevan a cabo un curso de inglés en la escuela de idiomas ubicada en la base aérea de Lackland (San Antonio, Texas).



El día 1 de agosto se trasladan a la base aérea de Bainbridge (Georgia), donde comienzan el curso de vuelo, que realizarían sucesivamente en aviones Piper PA-18, T-6 y T-28, y que finalizaron el día 4 de noviembre. De aquí se incorporan a la base aérea de Bryan (Texas) para llevar a cabo el curso básico de reactores a bordo de T-28 y T-33, que finalizarían a últimos de abril de 1955.

Cambian nuevamente de residencia, ahora la fijan en la base aérea de Laughlin (San Angelo, Texas), donde comienzan la primera fase del curso de caza a reacción, volando el T-33, y continúan con la segunda fase en la base aérea de Nellis (Nevada) con el F-86F Sabre. El curso termina al finalizar el mes de agosto, y regresan a España en los primeros días del mes de septiembre.

### Epílogo

**R**epasando cuanto, durante el transcurrir de muchos años, se ha publicado o dado a conocer sobre la designación, participantes y posterior desarrollo de los cursos de vuelo que componentes del Ejército del Aire llevaron a cabo en el extranjero, apenas existen antecedentes, y los que se encuentran son muy poco explícitos, sobre el curso del avión Grumman HU-16A comentado en este artículo. Como se ha visto, fue el primer curso que se llevó a cabo en Estados Unidos si bien, con poca diferencia de tiempo, se acometieron los correspondientes al material aéreo reactor que en un futuro inmediato dotaría a las nuevas unidades de caza y combate del Ejército del Aire. Ello supuso el que, por la novedad y cuanto significaba la incorporación del material aéreo reactor, el interés informativo y las divulgaciones publicadas prácticamente recayeran sobre todo lo referente a estos aviones y sus cursos asociados, dejando un poco olvidadas a las tripulaciones que realmente llevaron a cabo el primer curso de vuelo realizado en los Estados Unidos.

El avión Grumman HU-16A no era un avión «guerrero» propiamente dicho, todo lo contrario, era un avión «samaritano», cuyo cometido fundamental era el salvamento de las tripulaciones de otros aviones, estos sí «guerreros», que por derribo o accidente hubieran caído en el mar. Recordemos que este avión venía dotado con los equipos de comunicaciones, de detección radar y de navegación aérea, tanto astronómica como radioeléctrica, más actuales en aquel momento.

Por ello, la formación y conocimientos adquiridos en este curso por las tripulaciones del avión Grumman HU-16A para su posterior empleo operativo supuso un gran salto cualitativo en cuanto a la práctica del «arte de volar» utilizada hasta entonces. Abren la era de los cursos teóricos completos previos sobre el avión, sus sistemas y equipos que le dotan; el ajustarse a las amplias listas de comprobaciones sobre los procedimientos normales y de emergencia; los *briefings* prevuelo y postvuelo; las regulaciones sobre seguridad de vuelo, etc. En una palabra, dan paso al «arte de volar» tal como hoy día lo concebimos.