



EL ALA DE CAZA Nº 2:

Los "F86F/Sabre" en la Base Aérea de Zaragoza

JOSÉ PÉREZ-CRUZ SÁNCHEZ

ANTECEDENTES

A unos seis kilómetros de Zaragoza se encontraban situados, muy próximos entre sí, los aeródromos militares de Sanjurjo y Valenzuela.

El aeródromo militar de Sanjurjo albergaba el Escuadrón de Transmisiones de la Región Aérea Pirenaica, la denominada zona de Parques (Intendencia, Combustibles y Material) y las instalaciones del Real Aeroclub de Zaragoza. También estaba abierto al tráfico civil y disponía de una terminal de pasajeros, que utilizaban los viajeros de la Compañía Aviación y Comercio, S.A., empresa que cubría diariamente la ruta Barcelona-Zaragoza-Santiago de Compostela-Zaragoza-Barcelona con un avión «Bristol 70».

El aeródromo militar de Valenzuela contaba con las instalaciones necesarias para el funcionamiento del 14 Grupo de Fuerzas Aéreas.

El día 1 de septiembre de 1949 el Ministerio del Aire determinó que ambos aeródromos (Sanjurjo y Valenzuela) se constituyesen en uno solo, con la denominación de base aérea de Valenzuela.

Como consecuencia de la profunda reorganización llevada a cabo en el Ejército del Aire durante el año 1956, la base aérea de Valenzuela fue transformada totalmente. Comenzaron a cons-

truirse dos pistas de vuelos paralelas, orientadas a 130º/310º, con una longitud de 12.000 pies para la pista 31L (correspondiente al antiguo aeródromo militar de Valenzuela) y de 10.000 pies para la pista 31R (correspondiente al antiguo aeródromo militar de Sanjurjo), además de las pistas de rodadura, zonas de estacionamiento de aviones, carreteras, instalaciones y edificios de todo tipo (talleres, hangares, centros de alojamiento, etc.). Por consiguiente, la base aérea de Valenzuela sufrió una completa remodelación, adquirió su peculiar fisonomía y se convirtió en un privilegiado centro de operaciones, cobrando una especial importancia y siendo una de las mejores bases de utilización conjunta de Europa, a pesar de las espesas nieblas y del fuerte viento del «cierzo», tan tradicionales en el valle del Ebro.

Por Orden Ministerial 106/1969, de 17 de enero de 1969 (*Boletín Oficial del Aire*, núm. 9), la base aérea de Valenzuela pasó a denominarse base aérea de Zaragoza.

CREACION DEL ALA

El día 26 de septiembre de 1953, como consecuencia de las conversaciones mantenidas entre los Gobiernos de España y de los Estados Unidos de Norteamérica, ambas naciones firmaron sendos Acuerdos sobre Ayuda Económica, Ayuda Defensiva Mutua y un Convenio Defensivo. Esto motivó que, ante la inminente modernización del Ejército del Aire español en todos los ámbitos, la Presidencia del Gobierno creara el

Mando de la Defensa Aérea (Decreto del día 13 de abril de 1956, *Boletín Oficial del Estado*, núm. 111) como órgano que dirigiera y coordinara toda la organización y defensa aérea de España.

El Mando de la Defensa Aérea se convirtió así en el primer mando aéreo con misión operativa que poseía el sistema defensivo español. Su estructura era de ámbito nacional, bajo la dirección de un general de Aviación y dependiendo directamente del Jefe del Estado, aunque en tiempo de paz esta dependencia se le asignara al ministro del Aire. El teniente general Julián Rubio López fue nombrado primer Jefe del Mando de la Defensa Aérea.

El 19 de septiembre de 1956 (*Boletín Oficial del Aire*, núm. 110) se produjo la siguiente Orden del Estado Mayor del Aire: «De acuerdo con la nueva organización de las Fuerzas Aéreas, dispongo lo siguiente: Se constituye en la base aérea de Valenzuela (Zaragoza) el Ala de Caza número 2, quedando disuelto el 14 Grupo de Fuerzas Aéreas. Los jefes, oficiales, suboficiales y especialistas pertenecientes al 14 Grupo de FF.AA. quedan a las órdenes de mi autoridad, pasando a prestar sus servicios al Ala de Caza número 2 hasta tanto les sea conferido algún destino de plantilla». Firmado: G. GALLARZA.

El 14 Grupo de Fuerzas Aéreas estaba compuesto por seis aviones B-2 (Heinkel-111), un avión T2-B (Junker-52), dos avionetas E3-B (Bücker-131), dos avionetas L8-C (I-11B) y diez avionetas E-4 (HM-1). El personal especialista y las tripulaciones carecían de experiencia en mate-

Nota: La foto superior muestra el emblema del Ala de Caza nº 2, original del teniente Mecánico de Avión José Loaso Bibian.



Pilotos del 21 Escuadrón de Caza en Corpus Christi (Texas) el día 3 de marzo de 1956. De izquierda a derecha: capitanes Vázquez-Figueroa, González Carrasquilla y López Viciano, Gloria Welsh; comandantes López Serrano y García Alonso, y teniente Pérez-Cruz Sánchez.

rial reactor, los vuelos se efectuaban en la pradera de Valenzuela y el jefe de la base era el coronel Carlos Elorza Echaluze.

La importantísima transformación que estaba produciéndose en la base aérea de Valenzuela no se limitaba únicamente a su infraestructura, sino que también afectaba de manera esencial tanto al personal como al material volante. La mayoría del nuevo personal de plantilla en el Ala de Caza número 2 tendría que haber realizado previamente el «Curso especial de material reactor» y solamente habría algunas vacantes para quienes no hubiesen efectuado dicho curso a fin de cubrir los puestos de trabajo en los Escuadrones de Mantenimiento, Abastecimiento, Escuadrilla de Transmisiones, Plana Mayor y los diferentes servicios de la base.

El denominador común de los pilotos con «Curso especial de material reactor» era que todos habrían efectuado los cursos siguientes: Preparatorio para pilotos de reactores, Transición a reactores y Vuelo instrumental en reactores. Además, poseían amplios conocimientos del inglés técnico-aeronáutico. Sin embargo, no todos estos pilotos habrían realizado el curso del avión «F86F/Sabre» ni estaban calificados en «tiro y combate», sino sola-

mente los que procedían de las escuelas de entrenamiento de la USAF.

CUADRO 1

CORONELES COMANDANTES DEL ALA CAZA N.º 2 Y ALA N.º 12 (Dotadas con material «F86F»)

- Ala de Caza n.º 2, coronel Carlos Elorza Echaluze (30-10-56/3-6-57)
- Ala de Caza n.º 2, coronel Munuel Mulas García (3-6-57/30-9-59)
- Ala de Caza n.º 2, coronel Carlos de Castro Cervero (30-9-59/6-3-62)
- Ala de Caza n.º 2, coronel Jaime Llosa Rodón (6-3-62/1-7-65)
- Ala n.º 12, coronel Miguel Martínez-Vara de Rey Teus (5-7-65/21-12-67)

Los primeros pilotos con «Curso especial de material reactor» fueron destinados al Ala de Caza número 2 por Orden Circular del día 16 de octubre de 1956 (B.O.A., núm. 121). El comandante Silvino García Alonso, los capitanes Fernando González Carraquilla, Antonio Vázquez-Figueroa González y José Pere Campaná, y los tenientes Enrique Arias Martínez y José Pérez-Cruz Sánchez procedían de los Estados Unidos y estaban calificados en vuelo instrumental, tiro y combate en aviones reactores «T-33» y «F86F».

El capitán José Sales Gabande y el teniente Lorenzo Santandreu Gual estaban efectuando el curso de tiro y combate en los Estados Unidos y no se incorporaron hasta la finalización del mismo.

Los tenientes Antonio Huerta Martínez y Lázaro Jarabo Martínez habían realizado el Curso de Reactores en la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz) y se habían soltado en «F86F» en el Ala de Caza número 1 (B.A. de Manises, Valencia).

El capitán Alfonso Barrera Arjona y el teniente Ramón del Salvador García Prado procedían de la Escuela de Reactores (B.A. de Talavera la Real) y solamente habían volado en «T-33».

Por Orden Circular del día 30 de octubre de 1956 (B.O.A., núm. 127) fue destinado al Ala de Caza número 2 el teniente Juan Calvo Manzanedo, el cual había efectuado el Curso de Reactores en los Estados Unidos.

La Orden del Estado Mayor del Aire del día 30 de octubre de 1956 (B.O.A., núm. 127) disponía lo siguiente: «El personal de este Ejército que figuraba destinado en las bases aéreas de Valenzuela y Villanubla en la fecha de disolución del 14 y 33 Grupos de Fuerzas Aéreas se considerará destinado, respectivamente, en las Alas de Caza números 2 y 3, organizadas en las mismas bases aéreas». Firmado: G. GALLARZA.

Como consecuencia de esta orden quedaron destinados en la Ala de Caza número 2 el capitán Guillermo Castellanos Jordán (con curso especial de material reactor) y el comandante José Rodríguez López, que se hizo cargo del Escuadrón de Abastecimiento y, tras muchos esfuerzos, consiguió hacer el curso de reactores dos años más tarde.

Por Orden Circular del día 28 de noviembre de 1956 (B.O.A., núm. 139) fueron destinados al Ala de Caza número 2 el comandante César Elvira Pisón y los tenientes Vicente Hernández García, Casimiro Muñoz Pérez, Carlos Gómez Coll, Carlos Angulo Álvarez de Lasarte y Javier González-Conde Rodríguez-Sedano. De estos pilotos, solamente el teniente Gómez Coll había volado el «F86F». El teniente Muñoz Pérez se incorporó al finalizar el curso académico en la Academia General del Aire, donde



El teniente Pérez-Cruz en la base aérea de Williams (Chandler, Arizona), el día 13 de agosto de 1956, durante el curso de tiro y combate.



De izquierda a derecha: teniente Pérez-Cruz Sánchez, comandante Silvino García Alonso y teniente Calvo Manzanedo, fotografiados por el capitán González Carrasquilla en Disneylandia (Los Angeles, California) el día 13 de julio de 1956.

estaba destinado como profesor. El teniente González-Conde no llegó a incorporarse a la Unidad, pues falleció en acto de servicio en la base aérea de Williams (Arizona) cuando pilotaba un «T-33».

También se incorporó el teniente coronel Abundio Cesteros García, agregado en Comisión de Servicio al Ala de Caza número 2. Al no tener todavía asignados aviones reactores la

recién creada unidad aérea y estar en fase de construcción las pistas de vuelo de la base aérea de Valenzuela, estos primeros pilotos rectoristas se sumaron al cumplimiento de las misiones que realizaba el 14 Grupo de Fuerzas Aéreas, volando aviones convencionales en la pradera del antiguo aeródromo militar de Valenzuela. Los vuelos estaban precedidos de insólitos rodajes por caminos de tierra entre excavadoras, grúas y camiones de la empresa «Wilcox», concesionaria de las obras en curso.

Durante los dieciséis años (1956-1972) de existencia de la unidad de aviones «F86F» en la base aérea de Zaragoza se produjeron destinos de pilotos que no llegaron a prestar sus servicios ni a volar el «Sabre» en el Escuadrón de Zaragoza por muy diversos motivos. Un total de 159 pilotos rectoristas se incorporaron realmente a las actividades propias de un Escuadrón de Caza en ese

período de tiempo.

Como es lógico, también fueron llegando al Ala de Caza número 2 los componentes de las distintas especialidades que habían efectuado el Curso Especial de Material Reactor. Este personal realizó siempre un trabajo a conciencia para tener a punto los aviones, salvaguardar la vida de los pilotos y permitir así el cumplimiento de las misiones encomendadas a la Unidad

Aérea. El Ala de Caza número 2 gozó siempre de una plantilla de magníficos ESPECIALISTAS, cuya labor merece un profundo y sincero agradecimiento.

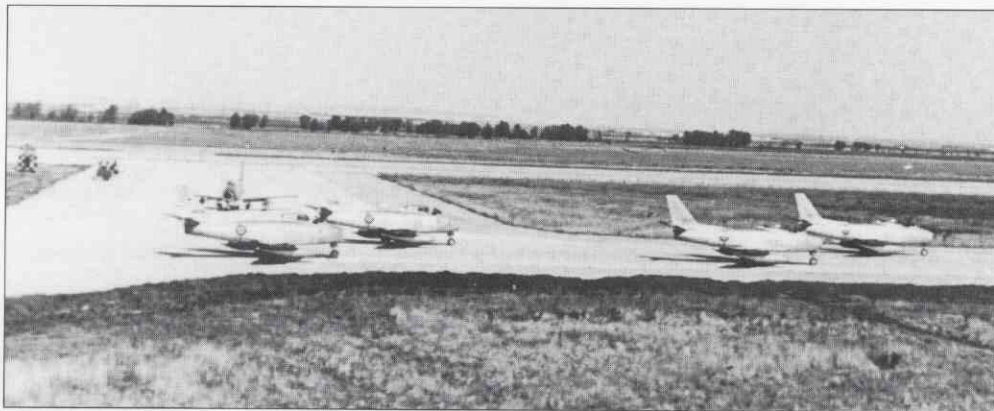
El comandante Silvino solicitó la opinión de los primeros pilotos destinados al Ala de Caza número 2 sobre el emblema que podría tener la Unidad. Se produjeron varias ideas y diferentes opiniones, pero finalmente se llegó a un acuerdo y se le propuso al Jefe del 21 Escuadrón la figura de un «tigre».

El emblema del «tigre» se basó en la idea de que el piloto de caza debe poseer un alto espíritu combativo, una gran acometividad y luchar con la fiera de un tigre. Si a esto se une que el Ala de Caza número 2 iba a tener dos Escuadrones: el 21 (color negro) y el 22 (color amarillo), siendo ambos los colores del tigre, ¿por qué no elegir un emblema que tuviese la figura de un tigre en actitud agresiva?...

El Jefe del 21 Escuadrón estuvo de acuerdo con esta idea y encargó al teniente mecánico José Loaso Bibián, extraordinario dibujante, que plasmara dicha idea en un dibujo. De los varios bocetos que presentó el teniente Loaso se eligió el que hoy perdura en el Ala de Caza número 15, al que se colocó la inscripción «Ala de Caza número 2». También se determinó el tamaño adecuado para pintarlo en la parte delantera izquierda del fuselaje de los aviones, y este estudio quedó en espera de la aprobación definitiva por parte del nuevo Comandante Jefe del Ala, cuyo nombramiento era inminente.

Los primeros «F86F», todavía sin colores del Ala de Caza número 2, entrando en la Zona de Parques (Sanjurjo) el día 11 de febrero de 1957. (Derecha).

Aviones «F86F» en el estacionamiento de Valenzuela esperando ser pintados con los colores del Ala de Caza número 2. (Abajo).





El teniente Pérez-Cruz junto al «C5-6», primer «F86F» que llevó a Zaragoza, luciendo ya el emblema del Ala de Caza número 2, el día 1 de julio de 1957.

CUADRO 2

JEFES DEL ESCUADRON DE CAZA DE ZARAGOZA

Comandante Silvino García Alonso
21 Escuadrón

Comandante José Antonio López Vicián
21 Escuadrón

Comandante José Rodríguez López
21 Escuadrón

Comandante Antonio Galbe Pueyo
21 Escuadrón

Comandante Fernando Infante Galofré
21 Escuadrón

Comandante Luis Fernández Roca
21 Escuadrón

Comandante Fernando González Carrasquilla
121 Escuadrón

Comandante José M.^a Salazar Martínez de Salinas
121 Escuadrón

Teniente coronel Narciso Unciti Villanueva
102 Escuadrón

Comandante José Arias Diéguez
102 Escuadrón

Teniente coronel Antonio Galbe Pueyo
102 Escuadrón



El teniente Santandreu Gual volando sobre los Pirineos en un «F86F» sin terminar de pintar. En el empenaje de cola lleva todavía el número de matrícula de la USAF (julio de 1957).

El teniente Loaso también fue el autor del fanal con la imagen de la Virgen de Loreto que estaba en la salida del 21 Escuadrón hacia la plataforma de estacionamiento de los aviones, y algunos años más tarde decoró la nueva capilla de la base con un gusto exquisito. El bordado de los primeros emblemas del «tigre» para los trajes de vuelo de los pilotos, así como la confección de las cortinas del Escuadrón, fueron obra de la esposa del cabo 1.^o (hoy teniente) de Cartografía y Fotografía Carlos Giménez Morte.

El día 1 de abril de 1965 se llevó a cabo una reorganización del Ejército del Aire, y el Ala de Caza número 2 pasó a denominarse Ala número 12, con el mismo personal destinado en la Unidad. El 21 Escuadrón tomó la denominación de 121 Escuadrón.

Por Orden Ministerial 2321/1967, de 19 de octubre (B.O.A., núm. 126), desapareció el Ala número 12, creándose el 102 Escuadrón independiente. Por Orden Ministerial 2577/1967, de 27 de noviembre (B.O.A., núm. 142), se nombró Jefe



Los tenientes García Prado (izquierda) y Pérez-Cruz (derecha) ante el «C5-6», recién pintado con los colores del Ala de Caza número 2, el día 1 de julio de 1957.



Algunos aviones del Escuadrón de Caza de Zaragoza llegaron a pintarse con el número 131 cuando fue creada el Ala número 13 por O.M. 1036/1972, de 13 de abril («B.O.A.», núm. 46). La vida del Ala número 13 fue efímera, pues desapareció el 31 de octubre de 1972 para dar paso al Ala número 41.

cativo «Amigo». La creación de esta nueva Unidad motivó la desaparición del Ala número 41.

En noviembre de 1976 el 41 Grupo de FF.AA. alcanzó las 100.000 horas de vuelo realizadas por aviones reactores de la base aérea de Zaragoza. El 12 de marzo de 1985 los «T-33» fueron sustituidos por los reactores «Casa-101». Por Orden 5/86/DOR, de 21 de julio de 1986, el 41 Grupo de FF.AA. se integró en el reactivado Grupo de Escuelas de Matacán (Salamanca), siendo su Jefe el teniente coronel Fernando Sánchez Cabeza.

EVOLUCION ORGANICA

El punto de partida para la organización del Ala de Caza número 2 fue la Orden del Estado Mayor del Aire,



El día 1º de abril de 1965, el Ala de Caza nº 2 pasó a denominarse Ala nº 12 y el 21 Escuadrón se llamó 121 Escuadrón.



El Escuadrón de Caza de Zaragoza pasó a ser 102 Escuadrón independiente el 3 de noviembre de 1967 al disolverse el Ala número 12.

fechada el 5 de diciembre de 1956, disponiendo que el personal rectorista incorporado a la base aérea de Valenzuela se desplazase en comisión de servicio a la base aérea de Manises a fin de preparar y trasladar a Zaragoza el material reactor que se le asignara.

El traslado a Valencia se realizó por ferrocarril, bajo el mando del comandante Silvino García Alonso. Entre el personal volante sólo había seis pilotos de «F86F»: el propio comandante Silvino, los capitanes Carrasquilla, Vázquez-Figueroa y Campaná, y los tenientes Arias Martínez y Pérez-Cruz. Al frente del personal especialista estuvo el capitán Escalona García.

No fue fácil el alojamiento del personal en Manises, donde ya había escasez de sitio en los pabellones para los destinados en el Ala de Caza número 1, pero la buena voluntad y el deseo

de colaboración suplieron las carencias propias de la época.

El Jefe del Ala de Caza número 1, coronel Miguel Guerrero García, dio las máximas facilidades para la organización del 21 Escuadrón. Naturalmente, esto supuso un incremento en el trabajo propio de una Unidad en pleno funcionamiento y una notable interferencia en el desarrollo normal del mismo. Además, por su experiencia y capacidad organizativa, todo el peso recayó en el 11 Escuadrón, y concretamente en su Sección de Operaciones. Sin embargo, todo se realizó en el tiempo y en la forma previstos por el Mando gracias al imprevisto trabajo, inestimable colaboración y dedicación personal del capitán

Alejandro García González, hoy teniente general del Ejército del Aire.

En principio, el Ala de Caza número 2 iba a tener una envergadura similar a la que ya poseía el Ala de Caza número 1, es decir, que contaría con dos Escuadrones de Caza y una dotación de 48 aviones «F86F». El personal del 21 Escuadrón, destacado en Manises, serviría de soporte a la puesta en marcha del futuro 22 Escuadrón de la base aérea de Valenzuela.

Al empezar el año 1957 los pilotos del Ala de Caza número 2 comenzaron a volar en Manises los «F86F» que iban poniéndose en vuelo con la extraordinaria ayuda del capitán ingeniero aeronáutico Artemio Borreguero Gómez. Fueron vuelos de prueba dentro del espacio aéreo local, pues los aviones llevaban tiempo parados y algunos estaban en situación de «almacenamiento en tierra». Lógicamente, se produjeron averías en algunos vuelos, pero poco a poco se lograron subsanar y los aviones fueron quedando aptos para su traslado a Zaragoza.

El 1 de febrero de 1957 el Mando de Material destinó el primer «F86F» al Ala de Caza número 2. Fue el «C5-14», que había llegado de Manises el 16 de abril de 1956.

Al recibirse la orden de comenzar el traslado de aviones a Zaragoza, el comandante Silvino organizó el primer viaje para el 11 de febrero de 1957, y ese día salieron de Manises para Valenzuela los seis primeros aviones del Ala de Caza número 2. Se formaron dos Escuadrillas: la «Alfa», con el comandante Silvino (C5-14), capitán Vázquez-Figueroa y teniente Arias Martínez, y la «Bravo», con el capitán González Carrasquilla (C5-58), capitán Pere Campaná y teniente Pérez-Cruz Sánchez (C5-6).

En la base aérea de Valenzuela, en las proximidades del estacionamiento de la Zona de Parques (Sanjurjo), se había instalado una torre de control móvil con las frecuencias «UHF» de torre y emergencia. Cuando el comandante Silvino estableció contacto con dicha torre de control, se le informó que había un fuerte viento de dirección suroeste y 70º cruzado con la pista 13L. El comandante acusó recibo e inmediatamente se produjo la siguiente conversación:

—Silvino, soy el coronel de la base.

—A la orden de V.I., mi coronel.

—El campo está cerrado para toda clase de aviones por viento.

—Chiquitos, ¿qué hacemos? —preguntó el comandante Silvino a ambas Escuadrillas.

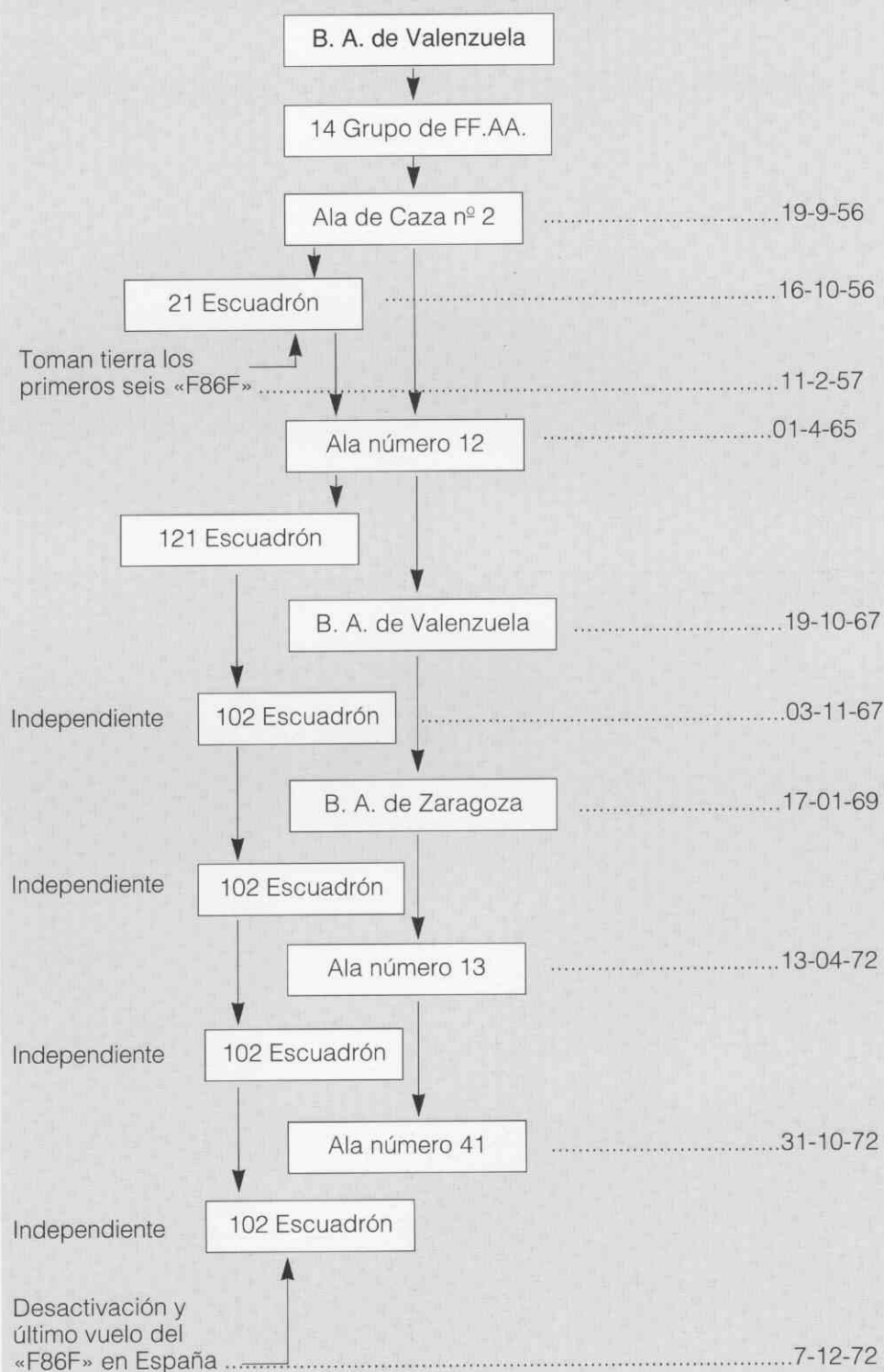
—¡Tomar tierra, mi comandante! —respondió inmediatamente con su potente y fantasmagórica voz el teniente Arias. A continuación, los otros cuatro pilotos contestaron lo mismo.

—Vamos a tomar tierra, mi coronel —dijo el comandante Silvino.

A través de la radio se oyeron extraños ruidos. Más tarde se supo que se habían producido al soltar el micrófono bruscamente el coronel Elorza. La Escuadrilla «Alfa» fue autorizada a tomar tierra en la pista 13L, y cuando estaban en «final» recibieron contraorden en el sentido de que debían aterrizar en la rodadura porque la pista de vuelo estaba todavía en construcción. Este «lapsus» del controlador se debió seguramente al nerviosismo generado por la conversación descrita con anterioridad.

La Escuadrilla «Alfa» realizó la maniobra de «motor y al aire», mientras que la Escuadrilla «Bravo» continuaba su aproximación a la rodadura de la pista 13L. En consecuencia, fue el capitán González Carrasquilla (C5-48) quien tomó tierra en la base aérea de Valenzuela con el primer «Sabre» del Ala de Caza número 2. Después aterrizaron el capitán Pere Campaná y el teniente Pérez-Cruz Sánchez (C5-6), saliéndose de la rodadura al pequeño aparcamiento del terminal civil y esperando allí la llegada de la Escuadrilla «Alfa», a la que dejaron pasar delante para entrar en el estacionamiento de la

Cuadro 3. EVOLUCION DE LAS DENOMINACIONES DEL 21 ESCUADRON DE CAZA



CUADRO 4
PERSONAL «NO» REACTORISTA DEL ALA DE CAZA N.º 2

ARMA DE AVIACION (S. V.)

Tenientes coroneles:

Archanco Udobro, Antonio.
Díaz Carmona, José.
Montoya Garnica, Martín.
Ramírez Ruanes, Luis.
Sánchez Cebreros, Ramón.
Solsona García, Claudio.
Torres Prol, Angel.
Villarroya Huerta, Francisco.
Villarroya Palomar, Emilio.

Comandantes:

Casajús Rosel, Santiago.
Esponera Andrés, Julio.
Herce Sainz, Fermín.
Losantos Comas, Cándido.
Martínez de la Riva, Javier.
Pérez-Caballero Córdoba, Benjamín.

Capitanes:

Abós Burdeta, Fernando.
Arranz Aguilera, Benjamín Salomón.
Calvo de Mora, Rafael.
Cánovas Baño, José María.
Gil Villamana, Carlos.
Recuenca Caraballo, Emilio.
Rodríguez Maimón, Luis.
Soto Leñero, Cándido.

Tenientes:

Elorza Díaz, Fernando.
Vela de Alvaro, Enrique.
De las Heras Andrés, Félix.

Alféreces:

Cervera, Generoso.
Pinilla, José Manuel.

Sargentos:

Alonso, Joaquín.
Menaya, Juan.

CUERPO DE SANIDAD

Comandante:

De Pedro Navarro, Gabriel.

Capitanes:

Antón Gallardo, José A.
Velasco Villamar, Indalecio.

Tenientes:

Criado Puigdollers, Mariano.
Díaz-Flores Feo, Lucio.
Mayayo Compais, Andrés.
Urquía Agudo, Salvador.

Brigadas:

Aznar Martínez, Mariano.
Monzón Pérez, Francisco.

Sargentos:

Borrego Jiménez, José G.
Rodrigo Fraguas, Angel M.
Urbano Minguez, Juan.

**CUERPO DE INGENIEROS
AERONAUTICOS**

Capitanes:

Jalón Corominas, Manuel.
Martínez Salces, Miguel A.

Tenientes:

De la Iglesia Domingo, Ramón.
Grima Grasser, Guillermo.
López Sánchez, José.
Monzón Martín, Manuel.
Oiza Zapata, Francisco J.

Pinedo Llona, José A.
Puente Guerrero, Jesús.
Rubio Díaz, Pedro.
Salinas Pérez, Roberto.
Sevillano García, Carlos.

CUERPO DE FARMACIA

Capitanes:

Hornero Mateos, José.
Rebollo Rivas, Emilio.

Brigada:

Fernández Otero, Casimiro.

CUERPO DE METEOROLOGIA

Tenientes:

Aguarod Fariña, José.
Miquel Romero, Enrique.

Brigadas:

González Sendarrubias, Luis.
Orgilles Oliván, Jesús.

Sargentos:

Bustos Jerónimo, Antonio.
Senso Canchal, Pedro.

Cabos primeros:

García Jiménez, Rafael.
Mota Tauste, Manuel.

CUERPO ECLESIASTICO

Capellanes:

Díaz Díaz, José.
López Urbano, Jaime.
Llorente Ayuso, Enrique.
Mecaya Floristán, Francisco.
Martín Matesanz, Miguel.
Montes Andía, Ignacio.
Morey Vadell, Antonio.

Sacerdote movilizado:

Garnica, Segundo.

ARMA DE AVIACION (S. T.)

Comandantes:

Palacios Martos, Francisco.
Pérez Martínez, Enrique.

Capitanes:

Avilés Donaire, Telesforo.
Cañadas Roca, Marcial.
García García, Román.
López Puerta, Ernesto.
Peciña Iñigo, Ricardo.
Pérez Pérez, Jesús.
Rubio Franco, Juan.
Tortosa Falcón, Roberto.

Tenientes:

Aina Guiu, Pedro.
Alas de la Llave, Joaquín.
Aldea García, Pedro L.
Arroyo López, Moisés.
Cid Mañuz, Pedro.
Delgado Díez, Teodomiro.
Espuelas Ochoa, Antonio.
García Cotorruelo, Inocencio.
Garrido Arroquia, Salvador.
Guadalajara Moriana, Miguel.
Fernández-Shaw Guitián, Rafael.
Guarda Morcate, Máximo.
Lardies Cerdán, Luis E.
Martín Liras, Ildefonso.
Ortiz Mendoza, Miguel.
Pascual Esteban, José.

Pérez Suso, Francisco.
Pombrol Pérez, Antonio.
Poves González de Peñalva, José.
Ruata Asín, José M.
Sánchez Moreno, Antonio.
Valle Pardo, Víctor.

Brigadas:

Agúndez Mansilla, Salán.
Alamo Martín, Palmiro J.
Aznar García, Julián.
Bermejo Mota, Hilario.
Calvo Araís, Jesús.
Ereza Armilla, Martín.
Etapé Font, Juan.
Gamarra Crespo, Luis.
García Márquez, Antonio.
Gómez Cervero, Santiago.
González Menéndez, Julio.
Grijalba Torres, Rodrigo.
Izquierdo Lafuente, Andrés.
Lacarta Gómez, Francisco.
Lázaro Briz, Domingo.
Navarro Manzano, Angel.
Palacios Jiménez, Jacinto.
Pascual Martínez, Eubilio.

Sargentos:

Badimón Ulaque, Pascual.
Bernal Canalis, Santiago.
Bustos Gómez, Crisino.
Cascajo L. de Cegama, Carlos.
Clemente Ruiz, Rafael.
García Martínez, José.
Gomellón Llobera, Vicente.
Gutiérrez Garrido, Luis.
Herranz Herranz, Fabián.
Losada Rodríguez, Modesto.
Martín Marín, Julio.
Manzano Núñez, Alejandro.
Muñoz Tejada, José.
Navas Martín, Francisco.
Pérez Fernández, Eliseo.
Pérez Lázaro, Angel.
Roca Campos, José.
Romero Torre, Santiago.
Rubio Cañavate, Rodolfo.
Sara Eiturri, Felipe.

CUERPO DE INTENDENCIA

Capitanes:

Galisteo Gómez, Antonio.
Gil Gimeno, Alejandro.
Lorenzo Beco, Antonio.
Mondelo Castro, Ernesto.
Pérez Pascual, Eduardo.
San Cristóbal Fernández, Manuel.

Tenientes:

Resano Ordóñez, Jesús.
Simo Vázquez, Alberto.

CUERPO DE OFICINAS MILITARES

Teniente:

Guerra Delgado, Salvador.

Brigadas:

Garmacho Mancha, Félix.
Nieves Prieto, Vicente.
Sabirón Hernández, Félix.

Sargentos:

Candelaria Parra, Julián.
García Alcobendas, Manuel.
Jaén Mayordomo, Juan.
Moreno Sebastián, Ramón.
Piñón Pérez, José E.

Zona de Parques, al mando del comandante Silvino García Alonso, y aparcar los seis «F86F» ante la representación del Ayuntamiento de Zaragoza y los periodistas del *Heraldo de Aragón* que, aguantando el desagradable vendaval, esperaban la llegada de los primeros reactores del Ala de Caza número 2.

El 15 de febrero de 1957, estos mismos pilotos trasladaron otros seis aviones a Zaragoza. El siguiente traslado de aviones desde Manises a Valenzuela se efectuó el 26 de febrero de 1957, y esta vez fueron siete aviones porque el teniente Jarabo Martínez se unió a los otros seis pilotos ya mencionados.

El 27 de febrero de 1957, en cumplimiento de la correspondiente Orden del Estado Mayor del Aire, todo el personal del Ala de Caza número 2 que estaba en comisión de servicio en Manises se incorporó a su destino en Zaragoza. La comisión de servicio había tenido una duración de tres meses y era el momento de poner en práctica en Zaragoza, con las peculiaridades propias de una base de utilización conjunta, los conocimientos adquiridos a través de la experiencia, preparación y funcionamiento del Ala de Caza número 1, pionera y cuna del nacimiento de las restantes unidades aéreas de reactores en España.

En principio se asignó al 21 Escuadrón un viejo edificio en la antigua Zona de Parques (Sanjurjo). Los encargados de amueblarlo y adecentarlo fueron el capitán Vázquez-Figueroa y el teniente Pérez-Cruz, contando con un presupuesto de 100.000 pesetas. Ante la falta de espacio, los pilotos tenían que ponerse el traje de vuelo en un cobertizo aparte, con tejado de uralita, que dejaba un espacio libre en su entronque con las paredes. Esto significaba que la temperatura del cobertizo era la de la misma calle y que el «cierzo» del Moncayo entraba a placer, lo que motivó que se le instalara un sistema de calefacción. Este sistema consistía en una vieja estufa (requisada del Depósito de Intendencia) de 20 centímetros de base por 40 centímetros de altura y con una asignación de 10 kilos de carbón diarios durante los meses de invierno. Esto es sólo una pequeña muestra de la precariedad y falta de instalaciones adecuadas con que los pilotos del Ala de Caza número 2 se encontraron en aquellos primeros tiempos.

En el mes de julio de 1957, el 21 Escuadrón se trasladó a la antigua zona de Valenzuela y ocupó el edificio del disuelto 14 Grupo de FF.AA., situado al lado de la Torre de Mando. En el piso superior del edificio se organizaron las Secciones de Seguridad en

Vuelo y Equipo Personal de Vuelo, mientras que en la planta baja se instalaron el despacho del Jefe del Escuadrón, la Sección de Operaciones y la Sala de *Briefing*. Todo ello en un espacio muy reducido, al igual que ocurría con el hangar y el estacionamiento de aviones.

En el mes de octubre de 1958, a la vista de la escasez de espacio en el edificio del Escuadrón y en el aparcamiento de aviones de Valenzuela, el 21 Escuadrón volvió a trasladarse a la antigua Zona de Parques (Sanjurjo). Se acondicionó el viejo barracón, se ganó en capacidad de maniobra y la Unidad Aérea pudo desenvolverse con mucha más facilidad en el cumplimiento de sus misiones. Este edificio fue demolido en el mes de marzo de 1994 por remodelación de la Zona de Parques, hoy ocupada por el Ala número 15.

El antiguo garaje de la Sección de Automóviles se convirtió en el hangar de mantenimiento. Como la cola de los aviones era más alta que el techo, se rebajó el suelo todo lo posible, y aún así tenían que colgarse de la cola varios especialistas para que el avión pudiese entrar en el hangar.

Todo el personal de mantenimiento y especialista realizó una gran labor, demostrando una magnífica profesionalidad y un extraordinario espíritu de



El comandante López Viciano durante el «briefing» del 19 de diciembre de 1958. Primera fila (de izquierda a derecha): brigada Carretero y capitán Pérez. Segunda fila: capitanes Casimiro e Inclán (de pie). Tercera fila (de izquierda a derecha): capitán Otero, brigada Carmona, capitán Pérez-Cruz y teniente Gómez González. Cuarta fila: capitán Calvo y brigada López Durán (de pie).

CUADRO 5
PERSONAL ESPECIALISTA DEL ALA DE CAZA N.º 2

MECANICOS DE AVION

Capitanes:

Escalona García, Emiliano.
Navarro Nuño, Máximo.

Tenientes:

Alvarez Alvartergui, Antonio.
Loaso Bibián, José.
Mainar Lasiera, Antonio.
Santiago Gahete, José.
Sedano Arnáiz, Pablo F.

Brigadas:

Arce Largo, Emiliano.
Broto García, Alfonso.
Cano Brosa, Luis.
Cerrajería Gómez, Vidal.
Cortiñas Cal, José.
Escuer Marcuello, José.
Esteban Careta, José.
Gregorio Roig, Crispín.
Lalana Fanló, Marcos.
Luqui García, Mario.
Martín Medina, Juan.
Orive Salvatierra, José R.
Rubio Gil, Santiago.
Santiago Jimeno, Emilio.
Vela Jaraute, Antonio.
Villán Gil, Antonio.

Sargentos:

Abad Sancho, José.
Alfaro Valer, José M.
Algarate Serrano, Luis.
Alonso Ortega, Hipólito.
Anadón Tomeu, Eduardo.
Arribas García, Ignacio.
Artigas Martín, Ignacio.
Bartolomé Estrada, Juan.
Bazán Benito, Alberto.
Bernal Cepero, Francisco.
Berroiz San Miguel, Manuel.
Blanco Fernández, Antonio.
Borque Ade, Angel.
Burgaleta Bronte, Javier.
Cabezas Carro, Emilio.
Cantó Guevara, Antonio.
Castañeda Sedano, Julián.
Conde de Prado, Sabiniano.
Cortés Mata, Cristóbal.
Coubert Jardiel, Vicente.
Echarte Anocibar, José J.
Escudero Peña, José L.
Esteras Gil, Joaquín.
Fidalgo Gómez, Ramón.
Fontanillas Fontanillas, José L.
Fontinam Preciados, Vicente.
Forneas Ramos, José J.
García Sánchez, Fermín.
García Tejedo, Felipe.
Gascón Galán, Octavio.
Gil Jiménez, Eloy.
Gimeno Gracia, Pedro.
Gimeno Murillo, Julio.
Gómez Garrido, Fernando.
González Berraquero, Luis.
Gorgojo Salanueva, José.
Hernández Martínez, Manuel M.
Hernández Torres, Jesús O.
Infante Díaz, Manuel.
Iglesias Gutiérrez, José.
Jiménez Jiménez, Francisco.
Jiménez Murillo, Julián.
Jiménez Núñez, Emilio.
Jiménez Sanz, Honorio.
Laborda Gracia, Mariano.
Lecumberri Zaspé, Pedro.
Liaño González, Enrique V.
López Fernández, Miguel.

Lozano Casanova, Roberto.
Llamas Barranco, Simón.
Magaña Motis, Abel.
Maluenda Jimeno, Blas.
Marquina García, Pedro A.
Martín Gallego, Argimiro.
Martínez Díez, Ramón.
Martínez Martínez, Manuel.
Meler Perat, Juan A.
Merino Cabrera, Fernando.
Miguel Ruana, Cándido.
Miguélez Miguélez, Emiliano.
Modrego Val, Godehardo.
Moreno Galán, Jesús.
Moreno Larroy, Pedro.
Navajas Martínez, Fernando.
Ostategui Bañuelos, Sixto.
Perella Martínez, Luis.
Pérez Garagalza, José D.
Pérez-Atana Hualde, Efraín.
Pérez Ordoqui, Julio.
Puelles Díez, Félix.
Ramos Barcelona, Rafael.
Royo Alastruey, José L.
Rubio Cañavate, José.
Rubio Treviño, Modesto.
Sáez Murillo, Enrique.
Sáez Tobalina, Lucio.
Serna París, Ramón.
Serrano Domingo, Rafael.
Vallejo Cabezón, Ricardo.
Vela Moreno, Luis.
Vélez de Mendizábal, Félix.
Zumeta Fernández, Jesús.

RADIOTELEGRAFISTAS

Tenientes:

Povedano Velasco, Juan.
Remiro Gracia, Manuel.

Brigadas:

Beltrán García, David.
Escartín Esporrín, Bernardino.
Garijo Fernández, Vicente.
Magaña Quintana, Carmelo.

Sargentos:

Abad Villalta, Joaquín.
Acha Fenes, Jorge.
Agud Bairo, Vicente.
Agudo Oset, Manuel.
Albas Corona, Alvaro.
Alvarez Fernández, Ignacio.
Echevarría Mendizábal, Leoncio.
García Moreno, Víctor.
García Piñeras, Pascual L.
Llena Coronas, Alvaro.
Rubio Martín, Ignacio.
Ruiz Gutiérrez, Angel.
Soria Vinuesa, Florenciano.
Tobajas Gaspar, Antonio.
Tomás Sánchez, Andrés.
Yago Anadón, Santiago.

MECANICOS DE TRANSMISIONES

Brigada:

Sánchez Resino, Bernabé.

Sargentos:

Cabezas Sánchez, Angel.
Canillas Sánchez, José.
García López, Antonio.
Marín Lanzas, José.
Martínez Cañas, Félix.
Mendoza Carrión, Antonio.
Miguel Gallego, Salvador.
Palomo Sánchez, Julio.
Porras Núñez, Dionisio.

Rodríguez Pérez, Juan.

INSTRUMENTISTAS

Sargentos:

Arteaga Castro, Jesús.
Bañares Martínez, Angel.
León Pérez, Moisés.
Piñero Ramilo, Florentino.
Ruiz Arto, José L.

HIDRAULISTAS

Sargentos:

Domínguez Vázquez, Angel.
Marco Ayabar, Angel C.
Morales Ruiz, Constantino.
Romero Marrodán, Domingo.

ELECTRICISTAS

Sargentos:

Alonso López, Isidoro.
Antín Lueza, Francisco.
Arévalo Martínez, Carlos.
Contreras Sagredo, Eduardo.
De Campos y de la Presa, Alfonso.
Marqueta Ayast, Miguel.
Pérez Rioja, Ernesto.

VISORES

Sargentos:

Barreiro Ruiz, Lucio.
Calavia Alonso, José L.
Cazalla Pérez, Andrés.
Molpeceres Fernández Gamboa, Manuel.
Pérez Miguel, José M.
Prieto López, Lucio.
Vaquero Sancho, Jesús.
Varela García, Jesús.
Vicente Martín, Manuel.

MECANICOS DE ELECTRONICA

Tenientes:

Díez Sanz, Luis.
Espinosa Doset, Francisco.
Fernández Molina, Angel.
Marrodán Tejada, Santiago.
Remiro Gracia, Mariano.

Brigadas:

Gutiérrez Arrieta, Bautista.
Mena Lara, Antonio.
Nicanor Tello, Eugenio.

Sargentos:

Aguirrebeña S. Miguel, Pedro.
Andaluz Amo, Matías.
Bueno Bueno, Vicente.
Delgado Ull, Arturo.
Domínguez Touza, José.
Echevarría Ojana, Angel.
Espases Serrano, Bernardo.
Espinosa Alonso, Miguel A.
Fernández Luque, Amador.
Ferrera Gracia, Roberto.
Franco Palasí, Francisco.
García Adeliño, Angel.
García Nieto, Filomeno.
Grávalos L.-Guevara, Eugenio.
Lana Marín, Pascual.
López Carmona, Antonio M.
López Osés, Antonio.
Maneras Gutiérrez, Atilano.
Martínez Susín, Antonio.
Merino Rubio, Fernando.
Molina Corredor, Tomás.
Moliner Barahona, Rufino.

Munuesa Tomás, José.
 Peláez Cáceres, Joaquín.
 Piedrafita Candial, Francisco.
 Rodríguez Pascual, Juan M.
 Rosique Sánchez, Juan.
 Royo Mangado, Adolfo.
 Sabando Chasco, Felipe.
 Sanmartín Polo, Arturo.
 Sanz Legido, Angel.
 Sarasa Cantín, Ernesto.
 Segovia Durán, Angel.
 Vela Vela, Sebastián.
 Villanueva Ariza, Antonio.
 Villar Vaque, Pedro.
 Yanguas Sanz, Luis.
 Yuste Acuña, Antonio.

MICROONDAS

Sargentos:

Almeida Seisdedos, Angel.
 Martínez Herrero, Ernesto.

MECANICOS DE AUTOMOVILES

Teniente:

Chillarón Rodríguez, Antonio.

Brigada:

Tirado Fernández, Manuel.

Sargentos:

Andrés Antona, Alberto.
 Blanco Benítez, José M.
 Bonias Salas, Mariano.
 Callaved Escartín, Antonio.
 Castillo Vallejo, Rafael.
 Domingo Tolosana, Juan.
 Echevarría Erro, José.
 Faura Orcajada, Salvador.
 Fernández Martín, Emilio.
 Gómez Andrés, Elías.
 Gómez Ramírez, Juan.
 González Capapey, José L.
 González Huete, Joaquín.
 González Martínez, José.
 Gracia Beltrán, Alejandro.
 Herrero Esteras, Angel.
 Iranzo Clemente, Sebastián.
 Izquierdo Esteban, Felipe.
 Jiménez Muñoz, Silvano.
 Jiménez Pérez, Félix.
 Lafarga Gaspar, Francisco.
 Lizán Brosell, Julián.
 López Lopera, Francisco.
 López Sánchez, Francisco.
 Llamas Escribano, Ramón.
 Martín Gracia, Francisco.
 Martín Martín, Justo.
 Martínez de Pablo, Antonio.
 Martínez González, Ricardo.
 Martínez Hernández, Gregorio.
 Mayoral Olalla, José M.
 Milla Jiménez, Ubaldo.
 Pablo Molina, José.
 Pérez Delgado, Antonio.
 Pérez Ortiz, José L.
 Pérez Pérez, Raimundo.
 Pérez Santolaya, Vicente.
 Ramón Tomás, Miguel.
 Rodríguez Vicente, Victoriano.
 Romo Nevado, Mónico.
 Ruiz Andrés, Miguel A.
 Ruiz García, Marciano.
 Samaniego Martínez, Cecilio.
 Sánchez Chaves, Octavio.
 San Pedro Morante, César.
 Serralde del Campo, José.
 Valenzuela Cánovas, José.

ARMEROS ARTIFICIEROS

Tenientes:

Campo Maestre, Rafael.

Garayoa Murugarren, José.
 Palacios Ruiz, Nicolás.

Brigadas:

Bozal Vadillo, José.
 Hidalgo Velázquez, Braulio.
 Martínez Rodríguez, Rafael.
 Ortiz Mendoza, Miguel.
 Rodríguez González, Jesús.
 San Bernardino Paul, Ireneo.

Sargentos:

Aljar Aguilar, Arsenio.
 Bandrés Aisa, Jaime.
 Calderón Muñoz, Saturnino.
 Calero Román, Joaquín.
 Camarero Quintana, Pedro.
 Campos Pecino, Ricardo.
 Carrizo Vega, José L.
 Díez Garrido, Nicolás.
 Erdozaín Goñi, José M.
 Esteras Martínez, Nemesio.
 Fajó Santamaría, Miguel.
 Fernández Blanco, Pedro.
 Fernández Ibáñez, Florencio.
 Gallego Lorenzo, Felipe.
 García Ruiz, Herminio.
 Gómez Valero, Francisco.
 González Coca, Antonio.
 Hernández Carmona, Manuel.
 Lázaro Plumed, Pedro J.
 Medel Martínez, Manuel.
 Monteagudo Tourino, Laureano.
 Pérez Sánchez, Juan.
 Prat Sugrañez, Fernando.
 Requena Jiménez, José.
 Rodríguez Pérez, Jesús.
 Sánchez Hernández, Agustín.
 Sierra Ortiz, Antonio.
 Vacas Jiménez, Antonio.
 Vera Lozano, José.

CARTOGRAFIA Y FOTOGRAFIA

Teniente:

Baigorri Ibáñez, Salvador.

Brigadas:

Ferruz Martínez, Mariano.
 Molero Maillo, Antonio.

Sargentos:

Espín López, Julio.
 Espinar Carrillo, Manuel.
 Giménez Morte, Carlos.
 González Perurena, Marcelino.
 Iriarte Irurzun, José M.
 Troc García, Angel.
 Vega Cabezas, Manuel.
 Zufri Pérez, Herminio.

CONTROLADORES DE AERODROMO

Sargentos:

Alconchel Frago, José M.
 Allo Martínez, Rogelio.
 García Benedi, Angel.
 Laínez Ayensa, Francisco J.
 Larrea González, Mario.
 Melguizo Pérez, Mariano.
 Nava Domínguez, Rafael V.
 Royo Moreno, Julio.
 Tapia García, Fabián.
 Vidal Horta, Luis.

BANDA DE MUSICA

Sargentos:

González Montesinos, José.
 Pérez Gracia, Francisco.

trabajo. El capitán ingeniero aeronáutico Manuel Jalón Corominas fue el alma de un gran equipo de mantenimiento y de una organización modélica en cuanto a la realización de reparaciones, inspecciones, creatividad y preparación del personal.

El capitán Jalón impulsó, previa comprobación exhaustiva, el orden de trabajo para la revisión total del motor del «F86F» que le propuso el brigada mecánico motorista Marcos Lalana Fanló, mediante el cual dicha revisión era mucho más completa y empleaba menos horas/hombre que la especificada por la Cía. North American Aviation Inc. La casa constructora del «Sabre» adoptó el sistema del brigada Lanana, felicitándole oficialmente y expresando su reconocimiento a todo el personal de mantenimiento del Ala de Caza número 2. El brigada Lalana fue condecorado con la Cruz del Mérito Aeronáutico.

Sin caer en exageraciones de ningún tipo, el Escuadrón de Mantenimiento del Ala de Caza número 2 era un ejemplo modélico para cualquier unidad aérea moderna. El capitán Jalón todavía tuvo tiempo para inventar la «fregona» y comercializarla internacionalmente con el beneplácito de las empleadas de la limpieza, que ya no tendrían que arrodillarse para fregar los suelos. Recientemente se ha revivido el proceso de invención de la «fregona» en el programa televisivo titulado «¿Qué pasó con...?», presentado por Consuelo Berlanga en Telemadrid. El capitán Jalón, con barba y a punto de cumplir 71 años de edad, deleitó a la audiencia con su inteligencia, amabilidad y dinamismo.

El personal del Escuadrón de Abastecimiento, al mando del comandante José Rodríguez López, tuvo que efectuar un ingente trabajo para crear y organizar algo que partía de cero. Resultó fundamental la ayuda del capitán de Intendencia José Ignacio Toledo Matión, que había realizado el Curso de Abastecimiento en los Estados Unidos y colaboró entusiastamente en la tarea de recepcionar y catalogar toda la ayuda americana (aviones, repuestos y herramientas).

Hubo que remodelar el edificio donde se guardaban los repuestos del disuelto 14 Grupo de FF.AA., adecuándolo a las nuevas normas sobre ubicación, catalogación, recepción, solicitud y entrega de piezas. Los repuestos planteaban múltiples problemas en aquella época y el comandante Rodríguez López hacía de camionero del aire con el «Junker-52» (T2B-144) del Ala de Caza número 2, viajando constantemente a las distintas maestranzas aéreas para abastecer de repuestos al 21 Escuadrón de Caza.

Desde la creación del Ala de Caza número 2, la Escuadrilla de Transmi-

siones estuvo al mando del capitán Emilio Recuenco Caraballo, hoy teniente general del Ejército del Aire. El capitán Recuenco, diplomado en Transmisiones, conocía las necesidades de los modernos aviones reactores en cuanto a estar bien dotados de equipos de radio, ayudas a la navegación y de un consistente soporte de buenas ayudas en tierra, puesto que las transmisiones y comunicaciones resultaban esenciales para la gran actividad aérea que iba a desarrollarse en la base aérea de Valenzuela en cuanto finalizasen las obras de la pista de vuelo.

La Escuadrilla de Transmisiones no se quedó a la zaga y trabajó intensamente para facilitar los vuelos del 21 Escuadrón en condiciones de máxima seguridad en cualquier tipo de condición meteorológica. Esto le costó al capitán Recuenco no pocos viajes a Madrid para convencer al Jefe de Transmisiones del Aire (coronel Patricio de Antonio Morales) de que los pilotos de reactores no debían apoyarse en las emisiones de Radio Zaragoza durante sus aproximaciones a Valenzuela, sino que había que mejorar el radiofaro «SZ» (luego llamado «ZZA»), instalar un VOR, etc. El viejo «T2B-144» sabe bien de los desvelos del capitán Recuenco recorriendo las maestranzas aéreas para hacer realidad lo que demandaba el 21

CUADRO 6

ORGANIZACION DEL 21 ESCUADRON DE CAZA (Marzo 1957)

Jefe: Comandante Silvino García Alonso.

Jefe de operaciones: Capitán González Carrasquilla.

SECCIONES

Personal: Capitán Vázquez-Figueroa. Teniente García Pardo.

Mantenimiento: Capitanes Pérez Pérez y Calvo Manzanedo.

Seguridad en vuelo: Teniente Pérez-Cruz Sánchez.

Información: Capitanes Barrena Arjona y Hernández García.

Tiro y combate: Teniente Santandreu Gual.

Equipo personal de vuelo: Tenientes Pérez-Cruz y Jarabo.

Cartografía y fotografía: Capitanes Olaya y Campaná.

Escuadrón en materia de transmisiones y comunicaciones.

EVOLUCION OPERATIVA

La actividad aérea de los «F86F» fue nula entre los meses de marzo y julio de 1957. La razón fue que las pistas de vuelo estaban todavía en construcción y los aviones necesitaban ser revisados a conciencia para pasar la inspección técnica y obtener el certificado de navegabilidad. Sin embargo,

el trabajo en el 21 Escuadrón fue realmente intenso.

El comandante Silvino García Alonso era un gran Jefe y tenía magníficas cualidades para el mando. Era justo en sus decisiones y profundamente humano, aunque no lo pareciera a primera vista por su semblante lleno de seriedad y su escueta conversación. Como trabajador infatigable, no esperó el nombramiento de un nuevo Jefe del Ala con «Curso especial de material reactor», sino que estableció inmediatamente un Plan de Instrucción.

El Plan del comandante Silvino sirvió



El oficial de seguridad en vuelo (capitán Pérez-Cruz, derecha) y el oficial mecánico motorista (teniente Mainar, izquierda) en el estacionamiento del 21 Escuadrón en la Zona de Parques (Sanjurjo) el 30 de noviembre de 1957.

para que durante el tiempo de inactividad aérea con reactores se consolidase la organización de las distintas Secciones del Escuadrón y se impartiese el curso teórico de «F86F» a los pilotos que sólo habían volado el «T-33». Al principio, los pilotos que procedían de la Escuela de Reactores (B.A. de Talavera la Real) llegaban a la Unidad con el Curso de Transición a Reactores y tenían que volver a la Escuela para realizar el Curso de Vuelo Instrumental en Reactores, efectuándolo también en aviones «T-33».

Posteriormente, ya venían con ambos cursos realizados y desde 1959 empezaron a incorporarse con el curso de «F86F» efectuado en Talavera. Por tanto, hasta 1959, el curso de «F86F» se impartió en las unidades aéreas correspondientes. Desde Zaragoza se hicieron frecuentes viajes a Manises para que estos pilotos practicasen en el simulador del «Sabre», que se había instalado en el Ala de Caza número 1.

Como agregado de la USAF fue destinado al 21 Escuadrón el Major Koch, a quien rápidamente el capitán Vázquez-Figueroa puso de apodo «el Bacilo» por tener el mismo apellido que el descubridor del bacilo de la tuberculosis. El capitán Vázquez-Figueroa era un hombre genial en todos los aspectos y un trabajador incansable que dedicaba todo su tiempo a la tarea organizativa de la Unidad.

Por Orden Circular del 3 de junio de 1957 (B.O.A., núm. 67) fue nombrado Comandante Jefe del Ala de Caza número 2 y de la base aérea de Valenzuela el coronel Manuel Mulas García, cesando el coronel Elorza.

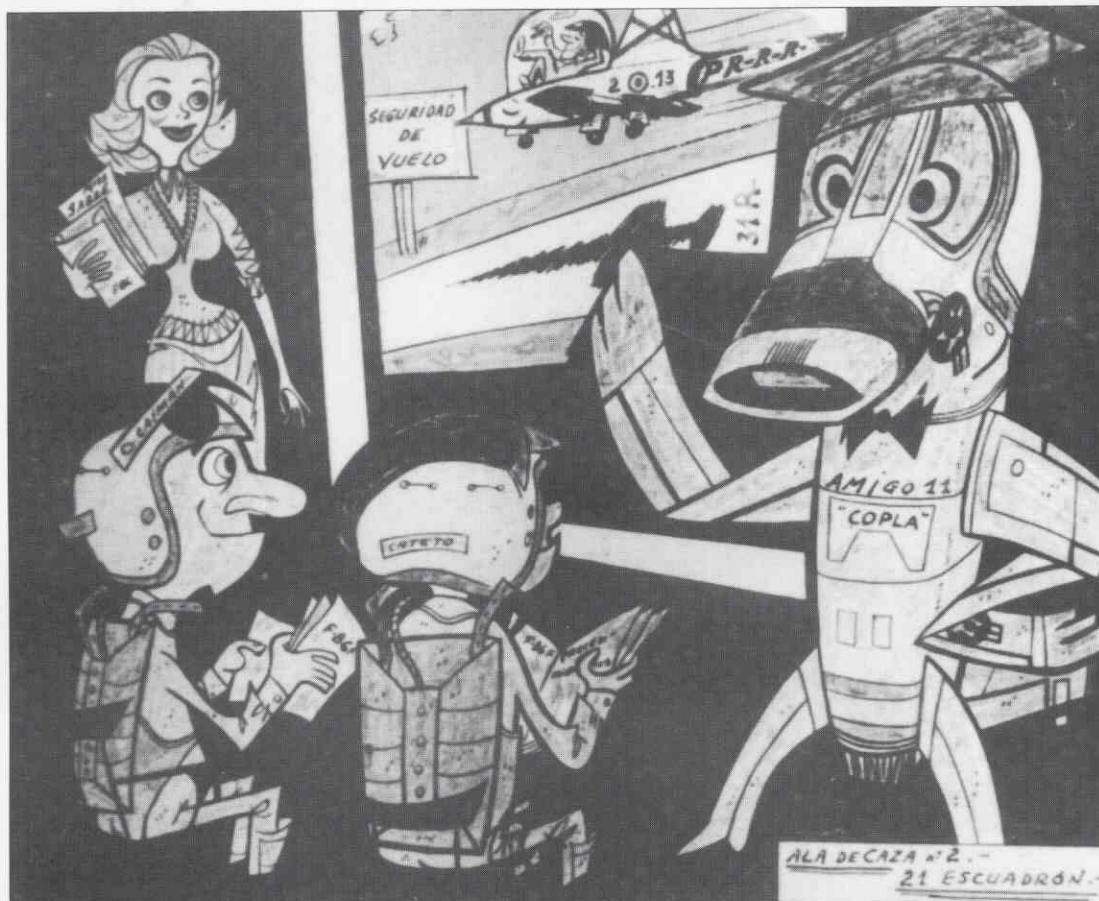
Con la llegada del coronel Mulas el ritmo de la actividad organizativa llegó a ser frenético. Sin embargo, sus órdenes y normas fueron criticadas por sus subordinados porque daba la sensación de que retrasaban el proceso operativo de la Unidad. Eran normas rígidas y rigurosas que, a la postre, fueron fundamentales para conseguir una operatividad segura y eficiente, aunque algo lenta en su gestación. Años después, esto quedaría demostrado por su eficacia ejemplar en la instrucción y calificación del personal volante y en el área de mantenimiento. La personalidad del coronel Mulas fue bastante incomprensible, quizás porque muchos no conocían muy importantes aspectos de ella, como su austeridad, honradez y ética profesional.

El coronel Mulas ratificó totalmente el Plan de Instrucción que había comenzado el comandante Silvino, y él mismo se

incorporó a las clases del curso de «F86F», eligiendo como instructor al teniente Pérez-Cruz. Asimismo aprobó el diseño del «tigre» como emblema de la Unidad, que empezó a pintarse en los aviones después de ser revisados exhaustivamente. También confirmó oficialmente que el Ala de Caza número 2 tendría un solo Escuadrón, dotado con 25 aviones «F86F» y cuatro aviones «T-33A» (versión de doble mando del caza «F-80/Shooting Star»). En consecuencia, los aviones del 21 Escuadrón se pinta-

entrenamiento de la USAF en Alemania y Estados Unidos, y mantuvieron exactamente todas las normas, procedimientos, técnicas y recomendaciones de la North American Aviation Inc. y de la USAF sobre la instrucción de pilotos avanzados de caza en aviones «F86F».

La juventud, la ilusión y el espíritu de servicio que acompañaban a cuantos pilotos llegaban a las primeras unidades de caza a reacción eran algo inconmensurable y difícil de igualar,



Caricatura de las conferencias de seguridad en vuelo del capitán Pérez-Cruz.

ron con el anillo de color negro en el morro. Finalmente, ordenó que el 21 Escuadrón se trasladase a la antigua zona de Valenzuela, pues consideraba beneficiosa su proximidad al Mando del Ala para el proceso organizativo que estaba desarrollando la Unidad. También dispuso la confección de la Bandera del Ala de Caza número 2 para sustituir a la del 14 Grupo de FF.AA.

En agosto de 1957, una vez finalizadas completamente las obras de las pistas de vuelo, pudieron comenzar las operaciones aéreas del 21 Escuadrón. A mediados de septiembre de 1957 se dispuso de capacidad operativa para iniciar las sueltas de los pilotos que formaban el primer curso de calificación en «F86F».

Durante el curso teórico se había insistido con claridad meridiana en los conceptos fundamentales de la seguridad en vuelo. Los instructores se habían calificado en las escuelas de

pero solía hacerles concebir ideas erróneas y tomar decisiones equivocadas en un momento determinado. Una idea, muy difundida por cierto, era que había que tratar de salvar el avión por encima de todo.

Desde el primer momento se insistió en la absoluta necesidad de conocer perfectamente los procedimientos normales y de emergencia, realizándolos al pie de la letra. Si el avión no respondía a los procedimientos normales de vuelo, se tenía que aplicar correctamente el oportuno procedimiento de emergencia. Si el avión seguía sin responder, el piloto debía lanzarse en paracaídas. La vida, la preparación y los conocimientos de un piloto de «F86F» eran de un valor incalculable, sin comparación posible con el valor material del avión.

En el *briefing* diario se repasaba la emergencia del día y se hacían las aclaraciones pertinentes sobre cual-



Espectacular fotografía del teniente Díaz-Pintado en la cabina de un «F86F».

quier duda que pudiese haber al respecto. Desde un principio se puso en funcionamiento el «cuadro de las vergüenzas», donde cada piloto apuntaba voluntariamente el error que hubiese cometido en vuelo y depositaba cinco pesetas de multa en la hucha adjunta al cuadro. Al día siguiente, ese piloto hacía la exposición de su error, comentaba cómo se había dado cuenta del mismo y decía la acción correctora que había tomado para resolver la situación. De esta forma, todos los componentes del 21 Escuadrón tenían conocimiento de lo sucedido y se trataba de evitar que otro pudiese caer en la misma equivocación. La recaudación mensual del «cuadro de las vergüenzas» servía para disminuir la aportación personal correspondiente a la degustación del buen vino y mejores viandas que los pilotos del 21 Escuadrón hacían en «Casa Pascualillo» el último sábado de cada mes, acompañados de sus mujeres.

En la cabecera de pista se colocaba un control móvil de tráfico aéreo, atendido por un piloto

El brigada Caumel subiendo a la cabina de un «Sabre».

instructor, para colaborar en las fases de aproximación y aterrizaje con los pilotos que pudieran necesitar ayuda.

Al ser monoplaza el «F86F», el instructor daba sus explicaciones sobre el manejo del avión en tierra «colgándose del fuselaje», mientras que el piloto-alumno estaba sentado en la única plaza. Durante el vuelo, el instructor y el alumno pilotaban cada uno su correspondiente avión, y el instructor transmitía por radio las órdenes, maniobras y correcciones que el alumno debía ejecutar.

Los viajes de navegación

se hacían durante los fines de semana y se realizaban por «parejas» (dos aviones) para mantener la idea de que la unidad mínima de combate es «la pareja» y prevenir situaciones no deseables en el caso de que algún avión sufriese un fallo en los instrumentos o en los sistemas de navegación y comunicaciones.

La Sección de Vuelo Instrumental comenzó a funcionar el día 10 de julio de 1958, cuando llegaron a Zaragoza los cuatro «T-33A» procedentes de la Escuela de Reactores, pilotados por los capitanes Ausín (E15-41), Hernández García (E15-43), Abad Burgos (E15-44) y Pérez-Cruz (E15-45). Dicha Sección se encargó de las calificaciones para vuelo instrumental, entrenamiento en instrumentos y reentrenamiento de pilotos, siendo responsables de la misma los capitanes Ausín



El capitán Pérez-Cruz firmando el parte de vuelo al finalizar una misión el 8 de octubre de 1958.

Manzano, Abad Burgos y De Inclán Giraldo.

El coronel Mulas apoyó en todo momento esta filosofía de la operación de vuelo, potenciando la idea de que la buena actuación es consecuencia de la permanente preparación, entrenamiento constante y convencimiento del trabajo bien hecho, con el debido freno a los impulsos que el desmedido espíritu de servicio podía provocar en los entusiastas pilotos del Ala de Caza número 2. El resultado inmediato de la estricta aplicación de estas normas fue la absoluta normalidad en las sueltas en «F86F» habidas entre 1957 y 1959.



Las aproximaciones «GCA» (Ground Control Approach) comenzaron a efectuarse al quedar operativa esta Unidad de la USAF en la base aérea de Valenzuela. Los operadores de dicha Unidad eran norteamericanos y actuaban en todas las situaciones reales dada su experiencia y calificación. No obstante, permitían que los operadores españoles realizaran prácticas cuando las condiciones meteorológicas eran favorables y se llegó a disponer de un equipo español de operadores de «GCA» realmente excelente.

MANIOBRAS Y EJERCICIOS

El 23 de octubre de 1957 el 21 Escuadrón participó por primera vez en unas maniobras militares. Se realizaron con la Academia General Militar en el campo de prácticas de San Gregorio (Zaragoza), efectuándose varios vuelos a lo largo del día en misiones de apoyo a las fuerzas terrestres. El 30 del mismo mes, la Academia Militar volvió a requerir la participación del 21 Escuadrón en otras maniobras que tuvieron lugar en Alcuériz (Huesca), solicitando una exhibición de combate aéreo al final de las mismas. El combate simulado se entabló entre una Escuadrilla formada por el comandante Silvino, los capitanes Sales y Campaná y el teniente Jarabo, contra otra compuesta por los capitanes Carrasquilla, Pérez Pérez-Vázquez-Figueroa y Pérez-Cruz (C5-24). El «circo aéreo» formado por estos ocho modernos reactores resultó del agrado de las autoridades del Ejército de Tierra, por lo que fue habitual la cooperación del 21 Escuadrón en todas las maniobras de la Academia General Militar.

Desde el 14 al 24 de octubre de 1958 el 21 Escuadrón intervino en las maniobras de cooperación aeroterrestre denominadas «Operación Monegros», cuyo puesto de mando estuvo situado en la localidad de Farlete (Zaragoza).

Durante los días 9 y 10 de enero de 1959 el 21 Escuadrón tomó parte en la «Operación Heystrike», realizando misiones de interceptación sobre el mar Mediterráneo en maniobras conjuntas con la VI Flota de la Marina Norteamericana.

El 17 de marzo de 1959 se llevó a cabo la «Operación Trompeta», en la que intervino el 21 Escuadrón realizando misiones de interceptación con el Escuadrón de Alerta y Control número 2 (Villatobas, Toledo).

El 14 de julio de 1959 el 21 Escuadrón tomó parte en las maniobras de interceptación de ámbito nacional que constituyeron la «Operación Dulcinea». Por telegrama postal

número 527 del 27 del mismo mes, el teniente general Jefe de la Región Aérea Pirenaica trasladó al Jefe del Ala de Caza número 2 el escrito número 1.027 del Ministro del Aire, mediante el cual el Jefe del Estado felicitaba al personal volante del 21 Escuadrón por la disciplina y alto grado de entrenamiento demostrado en el transcurso de la «Operación Dulcinea».

El 21 de diciembre de 1959, seis aviones del 21 Escuadrón debían escoltar al avión del Presidente de los Estados Unidos (General Eisenhower) desde Bilbao hasta el área de control de Madrid, dentro de la denominada «Operación Castilla». Los seis pilotos designados fueron: el comandante López Viciano y los capitanes Salazar, Campaná, Pérez Pérez, Pérez-Cruz (C5-175) y Angulo. Durante el despegue se desprendió un álabo del avión del capitán Angulo, viéndose obligado a aterrizar con un gran agujero en el fuselaje, por lo que la misión fue cumplida por los otros cinco componentes del 21 Escuadrón.

Los días 9 y 10 de febrero de 1960 el 21 Escuadrón participó en las maniobras conjuntas hispano-americanas «Operación Big Deal II», efectuando misiones de interceptación.

Año tras año, desde 1956 hasta 1972, la Unidad Aérea de la Base de Zaragoza siguió participando en maniobras con el Ejército de Tierra, con la Academia General Militar y con la VI Flota de la Marina de los Estados Unidos. Estas maniobras conjuntas aeronavales se denominaban «Poop Deck», se desarrollaban en el mar Mediterráneo y duraban tres días, celebrándose una vez al año cerca de Mallorca.

El total de maniobras efectuadas por la Unidad de «F86F» de la base aérea de Zaragoza se cifra en 400, lo que significa un promedio de 25 al año.

El 5 de abril de 1958 el Ala de Caza número 2 quedó adscrita al Mando de la Defensa Aérea. Había terminado su fase organizativa, tenía suficientes pilotos calificados en «F86F» y estaba en condiciones de cumplir las misiones que le encomendase dicho Mando. En consecuencia, desde la citada fecha el Ala de Caza número 2 incrementó sus vuelos de instrucción, navegación, formaciones tácticas y fluidas, etc., con los correspondientes a los planes del Mando de la Defensa Aérea.

El Mando de la defensa aérea asignó el indicativo «Amigo» a los vuelos del Ala de Caza número 2 para su identificación en el espacio aéreo, debiendo emplearse palabras que empezaran con la letra «C» en los nombres de todas sus formaciones. Solamente los capitanes González Carrasquilla (Amigo Quechúa) y Martínez Ibáñez (Amigo Quique) mantuvieron sus indicativos iniciales porque fonéticamente

tenían el mismo sonido que si empezaran por la letra «C».

CUADRO 7

ALGUNOS INDICATIVOS PERSONALES DEL 21 ESCUADRON DE CAZA

- Amigo Caimán (comandante Silvino).
- Amigo Caramba (comandante López Viciano).
- Amigo Copla (capitán Pérez-Cruz).
- Amigo Cabra (capitán Vázquez-Figueroa).
- Amigo Campaná (capitán Pere Campaná).
- Amigo Cateto (capitán Pérez Pérez).
- Amigo Camoto (capitán Pérez Marín).
- Amigo Canon (teniente Santandreu).
- Amigo Conejo (brigada López Durán).

Entre los ejercicios «Red Eye» (que se realizaban mensualmente) y los ejercicios de defensa aérea activa («Scramble» o Alarma), la Unidad Aérea de Zaragoza efectuó un total de 800 ejercicios, lo que significa un promedio de 50 al año.

En los ejercicios de defensa aérea activa era primordial que los aviones en situación de «Alarma» estuviesen en el aire cinco minutos. Como demostración de espíritu y la ilusión que acompañaba a los pilotos reactivistas de la época del «F86F», en los cuales no había otro afán que cumplir la misión encomendada, es preciso señalar dos casos ocurridos en Zaragoza.

El primer caso tuvo como protagonista al capitán Angulo, a quien el sonido de la sirena de alarma sorprendió en plena ducha, intentando paliar de alguna manera el calor de justicia de un agosto aragonés. Carlos Angulo corrió hacia su «Sabre» gritando «¡A los aviones!»..., vestido con un impecable traje de Adán sobre el que se colocó el paracaídas. El ejercicio fue calificado «OK» porque los dos aviones despegaron en el tiempo previsto.

El segundo caso ocurrió al teniente Beca en su primer servicio de «Alarma». Tenía tal preocupación por despegar en el tiempo señalado por el Mando, que se le olvidó abrocharse los atalajes y realizó toda la misión desatado.

Especial importancia revestían los ejercicios de interceptación controlados desde tierra («GCI» o Ground Control Interception) por los Escuadrones de Alerta y Control del Mando de la Defensa Aérea. Evidentemente, la Red de Alerta y Control no se dedicó en exclusiva a la

vigilancia del espacio aéreo y a la activación de las Unidades de Interceptación ante la presencia de aviones no identificados. Además de otros cometidos de carácter militar, como la dirección de misiones de interceptación diarias (que entrenaban y mantenían en un alto grado operativo a los controladores, pilotos, operadores y mecánicos), la Red ayudaba a todo avión civil que solicitara apoyo, solventando con toda eficacia cualquier dificultad surgida durante su vuelo, frecuentemente producida por un fallo mecánico o por la meteorología adversa.

CUADRO 8

LA PATRULLA ZOOLOGICA DEL 21 ESCUADRON DE CAZA

- El Mochuelo (capitán Girón Benavides).
- El Oso (capitán Alonso Vieito).
- El Caballo (teniente Álvarez López).
- El Camello (teniente Cerdán Vallejo).

Los Escuadrones de Alerta y Control fueron siempre fieles compañeros, deseosos de ofrecer su colaboración ante cualquier contratiempo. La sofisticación de sus sistemas y equipos incrementaron la seguridad en vuelo no sólo de los aviones militares, sino de toda la circulación aérea, que encontraba en la Red de Alerta y Control un valiosísimo servicio de ayuda radar a la navegación aérea.

Todos los pilotos del 21 Escuadrón pasaron una semana (por riguroso turno) en el Escuadrón de Alerta y Control número 2 (Villatobas, Toledo)



El capitán Gómez González (derecha) y el teniente coronel Hubka (izquierda, enlace de la USAF en el 121 Escuadrón).

para familiarizarse con la labor de los controladores de interceptación. A finales de 1960, una formación de «F86F» de la base de Zaragoza mantuvo el primer contacto radar con el Escuadrón de Alerta y Control número 1 (Calatayud). La recuperación de aviones en Valenzuela durante la época de las espesas nieblas en el valle del Ebro solamente era posible mediante la aproximación «GCI/GCA» a la base aragonesa, porque permitía unos mínimos meteorológicos muy bajos para los pilotos calificados en

«GCA» (Ground Control Approach).

La Unidad Aérea de Zaragoza efectuó 28.800 ejercicios de interceptación («GCI»), lo que significa un promedio de 1.800 ejercicios por año. Con el paso del tiempo, algunos pilotos del Ala de Caza número 2 llegaron a ser Jefes de Escuadrones de Alerta y Control, como los tenientes coroneles Silvino García Alonso (Escuadrón de A. y C. núm. 5, Alcoy), Guillermo Castellanos Jordán (Escuadrón de A. y C. núm. 1, Calatayud) y Narciso Unciti Villanueva (Escuadrón de A. y C. núm. 7, Sóller).

Cada fin de semana se efectuaba un intercambio de visitas con las FF. AA. de Portugal, Alemania, Italia y Francia, mediante el cual cuatro aviones del Mando de la Defensa Aérea volaban a las bases aéreas de Ota (cercana a Lisboa), Fürstenfeldbruck (próxima a Munich), Grosseto (cerca de Roma) y Marignane (en las proximidades de Marsella).

Los vuelos al extranjero resultaban con frecuencia muy emocionantes. Se efectuaban por riguroso turno, y si alguien fallaba pasaba a la cola. Si el día del viaje había malas condiciones meteorológicas, comenzaba la ardua tarea de convencer al meteorólogo de que la situación era mucho mejor que la que parecía.

Un viaje al extranjero con mal tiempo, casi al límite del alcance del avión y con tres «puntos» que no se defendían



Un rombo del 21 Escuadrón. Jefe: Major Berry (USAF); Punto número 2: sargento González Soriano; Punto número 3: teniente Gandía Uceda; Punto número 4: capitán Gómez González.



Desfile aéreo sobre Madrid el 3 de mayo de 1959. Los ocho aviones del 21 Escuadrón fueron pilotados por el comandante López Viciano y los capitanes Pérez-Cruz, Ausín, Salazar, Pérez Pérez, Santandreu, Inclán y Martínez Ibáñez.

demasiado bien en inglés, solía terminar en una aproximación «GCA» (que se iniciaba con muy poco combustible) y en la que hacer un «motor y al aire» podría acabar en un desastre. Ahora

bien, los «puntos» volaban como ángeles, pegados como lapas, y si el Jefe de la Escuadrilla aterrizaba, se podía jurar que los cuatro tomaban tierra como un solo hombre.

Además, todo hay que decirlo, la llamada «dieta-oro» (700 pesetas) suponía una importante inyección económica en el mes que tocaba hacer un vuelo al extranjero. Por lo



Desfile aéreo sobre Madrid el 8 de mayo de 1965. Los doce participantes del 121 Escuadrón aparecen fotografiados con algunos pilotos de la base aérea de Torrejón de Ardoz. De pie, primero por la izquierda: brigada Piedrafita Candial. De pie, segundo por la izquierda: sargento García Rodrigo. De pie, primero por la derecha: teniente Delgado Rubí. De pie, segundo por la derecha: teniente Lafita Rueda. De pie, tercero por la derecha: comandante González Carrasquilla. De pie, cuarto por la derecha: capitán Mingot García. De pie, detrás de Mingot: capitán Arias Diéguez. Agachados, de izquierda a derecha: brigadas González Gil y Paredes Martínez, teniente Sánchez Cabeza, brigada García Alburquerque y teniente Raymundo González. En el centro, de pie y de izquierda a derecha están los tenientes coroneles Gerardo Escalante de la Lastra y César Elvira Pisón y el coronel Antonio Alós Herrero.

tanto, se puede afirmar que no se fallaba ninguno de estos viajes.

DESFILES AEREOS, CONCURSOS Y COLABORACIONES

Desde 1958 la Unidad Aérea de Zaragoza participó en los desfiles aéreos organizados con motivo del aniversario de la Victoria, unas veces en Madrid y otras en Zaragoza.

La concentración más importante de aviones «F86F» tuvo lugar en Madrid el 3 de mayo de 1959 con ocasión del XX Aniversario de la Victoria. El 21 Escuadrón participó en este desfile aéreo con ocho aviones, pilotados por el comandante López Viciano y por los capitanes Salazar, Ausín, Pérez Pérez, Pérez-Cruz, Inclán, Martínez Ibáñez y Santandreu.

Otra importante contribución al desfile aéreo realizado en Madrid el 8 de mayo de 1965 fue la participación de 12 aviones del 121 Escuadrón, pilota-



Patrulla del 21 Escuadrón participante en el I Concurso de Tiro y Bombardeo del Mando de la Defensa Aérea (1962). De izquierda a derecha: capitanes Martínez Ibáñez, Inclán, Santandreu y Pere Campaná.



desfiles, es decir, un promedio de dos desfiles aéreos por año. Esporádicamente, el 21 Escuadrón desfiló durante alguna de las ceremonias de Jura de Bandera celebradas en la Plaza de Armas de Valenzuela.

Finalizada la construcción del Polígono de Tiro de las Bardenas Reales, se organizó en 1962 el primer Concurso de Tiro y Bombardeo con aviones reactores durante los meses de enero y febrero del citado año. La patrulla del 21 Escuadrón estuvo compuesta por los capitanes Pere Campaná, Inclán Giraldo, Martínez

Equipo calificador en la modalidad de bombardeo del I Concurso de Tiro y Bombardeo del Mando de la Defensa Aérea (1962). De izquierda a derecha: tenientes Rubiano y Del Río Menor, capitán Gómez González, tenientes Cuervo y Herranz.

dos por el comandante Carrasquilla, los capitanes Arias Diéguez y Mingot, los tenientes Delgado Rubí, Raymundo, Lafita y Sánchez Cabeza; los brigadas González Gil, Piedrafita, Paredes y García Alburquerque, y el sargento García Rodrigo.

También se efectuaron desfiles aéreos con motivo del «Día de Puertas Abiertas», en colaboración con el Escuadrón de «F86D» americano destinado en Zaragoza. Se totalizaron 32

I Concurso de Tiro y Bombardeo del Mando de la Defensa Aérea (1962) en el Polígono de las Bardenas Reales. De izquierda a derecha: teniente Herranz, capitán Gómez González, coronel Serrano Arenas, general Guerrero García, teniente general Lacalle Larraga y dos generales del Ejército de Tierra.



Ibáñez y Santandreu Gual. En el Comité Calificador, el 21 Escuadrón estuvo representado por el capitán Gómez González. A los diversos ejercicios asistieron los tenientes generales

siguiente equipo: capitán Mingot, tenientes Delgado Rubí y Saavedra Martínez, brigada González Gil y sargento García Rodrigo. El Penthalon estuvo presidido por un tórrido calor



Pilotos de 121 Escuadrón de Caza integrantes de la patrulla vencedora en el Concurso de Tiro Aire-Aire de 1965. Agachados, de izquierda a derecha: brigada Eiras, tenientes Alvarez Colás y Priego, capitanes Calvo y Arenas. El teniente Priego Fernández del Campo resultó también campeón individual del concurso. De pie: el equipo del Escuadrón de Torrejón que realizó el arbitraje y el remolque de «blancos».

Jefes de la Región Militar y de la Región Aérea Pirenaica (general Lacalle Larraga). Resultó campeón absoluto el 11 Escuadrón del Ala de Caza número 1 (B. A. de Manises).

En el concurso de tiro «aire-aire» celebrado en 1965 participaron los Escuadrones 121 (Zaragoza), 151 (Morón de la Frontera), 111 (Manises) y 112 (Manises), mientras que el Escuadrón de Torrejón realizó el arbitraje y se encargó del remolque de los «blancos». El equipo del 121 Escuadrón estuvo compuesto por los capitanes Calvo y Arenas, los tenientes Alvarez Colás y Priego, y el brigada Eiras, quedando campeón absoluto del concurso. Además, el campeón individual fue el teniente Priego, por lo que el «equipo maño» se alzó con todos los triunfos.

En agosto de 1965 se celebró el Penthalon Militar Aeronáutico en la base aérea de Talavera la Real (Badajoz), participando el Escuadrón de Zaragoza con el

extremeño que no pudo con el entusiasmo y el buen humor de los participantes de los distintos Escuadrones de Caza.

El 26 de junio de 1959 se incorporó al

Ala de Caza número 2 en comisión de servicio un grupo de pilotos del Ala de Caza número 5 (B. A. de Morón). El objeto de esta comisión era organizar el Escuadrón de Morón y preparar el traslado de aviones «F86F» a dicha base andaluza. El 21 Escuadrón tuvo la satisfacción de hacer con los componentes del futuro 51 Escuadrón lo mismo que hizo con él, en 1956, el 11 Escuadrón de Manises: ayudarles y apoyarles con sus medios, preparación y experiencia para que el Ala de Caza número 5 se organizase en el tiempo y forma ordenados por el Mando. Constituyó verdaderamente un placer la colaboración prestada a quienes también iban a tener su sede en una importantísima base de utilización conjunta.

El 1 de febrero de 1969, por orden del Jefe del Estado Mayor del Aire y con motivo de las obras a realizar en la pista 12/30 de la base aérea de Manises, el 101 Escuadrón de Valencia se trasladó a Zaragoza, al mando del teniente coronel José Rodríguez López. El destacamento se prolongó hasta el 14 de marzo de 1969, y durante ese período la unidad aérea de Manises fue capaz de complementar satisfactoriamente la totalidad de las actividades de su plan de instrucción. El teniente coronel Rodríguez López considera que esto fue posible gracias al ímprobo esfuerzo realizado y a las extraordinarias relaciones mantenidas con todo el personal del Escuadrón de Zaragoza, que colaboró magníficamente para que el Escuadrón de Manises pudiera cumplir su misión.

ACCIDENTES E INCIDENTES EN VUELO

Durante 1957 se trasladaron al Ala de Caza número 2 un total de 48 «F86F» procedentes de Manises. En uno de los vuelos efectuados en noviembre el capitán Castellanos tuvo que realizar varios circuitos de aeródromo intentando bajar el tren de aterrizaje. Cuando le quedaba el mínimo combustible y se encontraba en «final», le falló también el equipo de radio y no pudo enterarse de las advertencias de la torre de control sobre su proximidad a otro «F86F», con el que llegó a rozarse sin mayores consecuencias. Finalmente, Guillermo Castellanos aterrizó con el motor parado por falta de combustible y con el tren de aterrizaje plegado, resultando ileso.



Patrulla del 121 Escuadrón participante en el Penthalon Militar Aeronáutico celebrado en la base aérea de Talavera la Real (agosto de 1965). Detrás, de izquierda a derecha: teniente Saavedra Martínez, capitán Mingot García y teniente Delgado Rubí. Delante: brigada González Gil (izquierda) y sargento García Rodrigo (derecha).

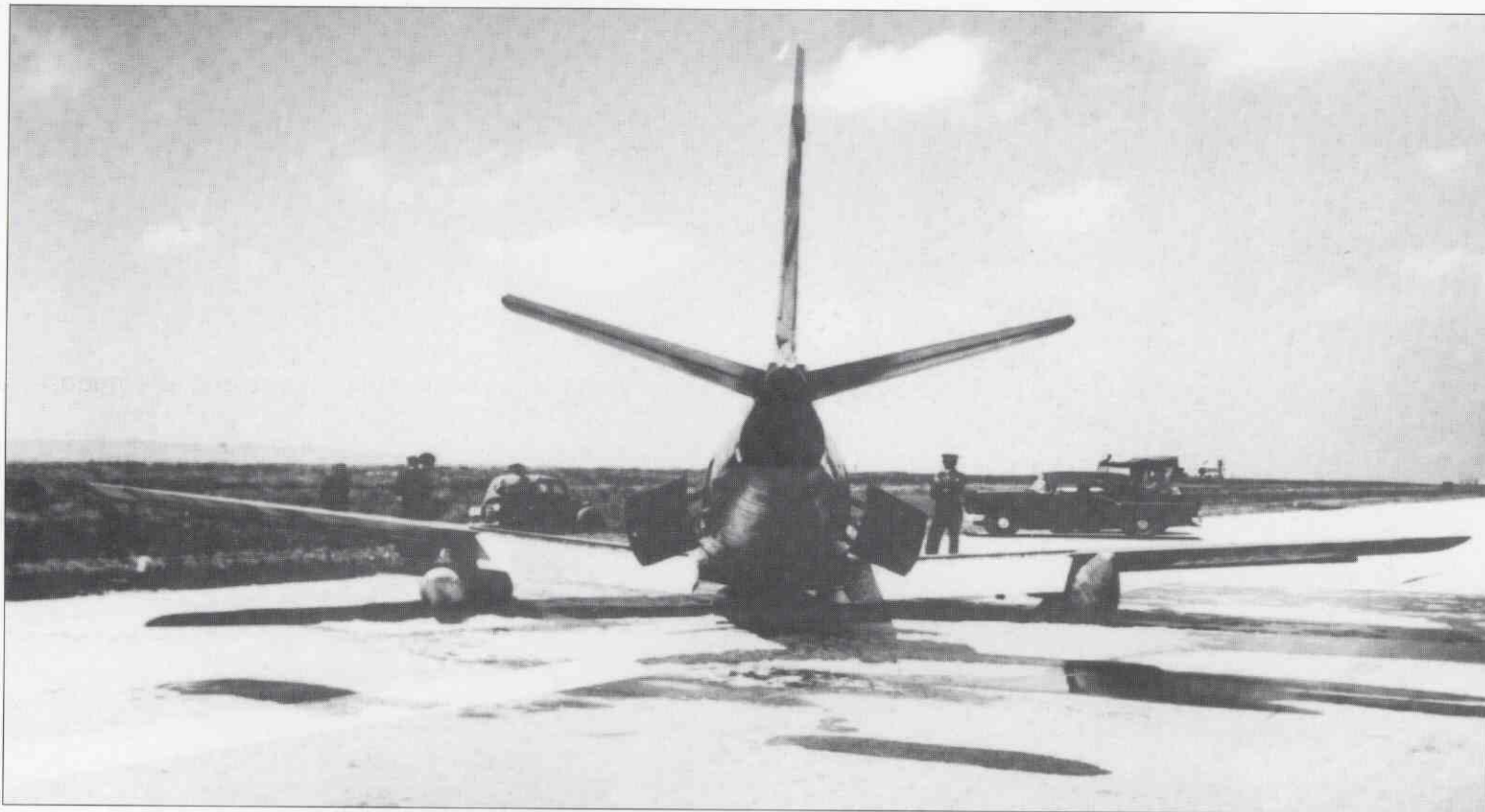
En octubre de 1958, despegando en formación los capitanes Pérez Pérez (Jefe) y Carrasquilla (Punto) se encendió la luz de «fuego en el motor» del avión de Pérez Pérez, y éste procedió a abortar el despegue. El avión se salió de la pista por derecho, rompiéndose la rueda del morro al rodar sobre la tierra porque el «overrun» de la pista 13L no estaba todavía asfaltado. Juan

pegar se partió el cable y el «blanco» se quedó en la pista. Cuando se encontraba en «final», el motor dio varias detonaciones y se paró a causa de la rotura del cojinete número 3 de la turbina. El capitán Santandreu se lanzó en paracaídas, sufriendo la rotura del calcáneo del pie izquierdo y permaneciendo escayolado durante cien días.

El 2 de junio de 1960 estaba de ser-

había apeado a su Jefe de Escuadrón «en marcha y por la vía rápida».

El 14 de julio de 1961, durante una misión de escolta de instrumentos, el avión pilotado por el capitán Fernando Vives Plaza (C5-116) sufrió un agarrotamiento de los mandos de profundidad y alabeo, iniciando una serie de «toneaux» con vertiginosa pérdida de altura. El capitán Vives se lanzó en



Toma de tierra con tren de aterrizaje plegado, efectuada en Zaragoza por el teniente Toll-Messiá el 2 de junio de 1960.

Pérez Pérez paró el motor, abrió la cúpula y se tiró en marcha, sufriendo lesiones en el brazo y codo derechos. El avión pudo repararse en el Escuadrón de Mantenimiento.

El 4 de abril de 1959, después de un viaje Zaragoza-Morón con fortísimo viento en cara, meteorología adversa, fuerte granizada, turbulencia severa y el aeródromo «bajo mínimos», el avión del brigada Juan López Durán (C5-191) tuvo una parada de motor por falta de combustible y se lanzó en paracaídas a unas cinco millas de la pista de Morón, resultando ileso.

El 11 de marzo de 1960, durante una misión de escolta de instrumentos, el avión pilotado por el capitán José Sales Gamboa (C5-110) sufrió la rotura de un cojinete de la turbina, provocando la parada y el incendio del motor. El capitán Sales saltó en paracaídas, resultando con una fuerte contusión en el codo izquierdo y magullamiento general, lesiones de las que se repuso en poco tiempo.

El 17 de marzo de 1960, el capitán Lorenzo Santandreu Gual salió con el avión «C5-125» a probar un equipo para remolque de «blancos». Al des-

vicio en el control móvil el capitán Jarabo Martínez y observó que uno de los «F86F» iba a tomar tierra sin haber desplegado el tren de aterrizaje. Entonces, en lugar de ordenar «motor y al aire», a Lázaro Jarabo le salió del alma su célebre «¡Ay madre, ay madre, ay madre!»..., y el avión aterrizó sin tren. El piloto era el teniente Fernando Toll-Messiá Valiente, que resultó ileso, pero quería «pasar la factura» a Jarabo de cualquier modo.

El 9 de mayo de 1961, el comandante Antonio Galbe Pueyo (Jefe del 21 Escuadrón) volaba el avión «C5-94» al mando de una «pareja» cuando el otro avión (pilotado por el teniente Higinio Martí García) colisionó con él. El comandante Galbe saltó en paracaídas, pues su avión quedó en posición invertida y ardiendo, sufriendo un gran hematoma en el ojo izquierdo producido por la tráquea de la máscara de oxígeno. El teniente Martí aterrizó en Valenzuela sin la cúpula de su avión y con las tuberías de líquido hidráulico al aire. Tuvo que soportar las constantes bromas del comandante Galbe, quien le recordaba reiteradamente que sólo llevaba cuatro meses en el destino y ya

paracaídas sobre la sierra de Guara (Huesca), resultando ileso.

El 24 de julio de 1962, el comandante José Rodríguez López despegó de Valenzuela hacia Manises con el avión «C5-120». Al alcanzar 14.000 pies el motor se paró repentinamente debido al desprendimiento de un álabe del compresor que partió el motor, con la consiguiente parada instantánea. El comandante Rodríguez López se lanzó en paracaídas cerca de Santa Isabel (Zaragoza), sufriendo la fractura del maléolo del peroné izquierdo.

El 21 de noviembre de 1963, los sargentos Santiago García Alburquerque (C5-72) y José Fernando Calderón Acebal (C5-66) colisionaron casi frontalmente al entrar en tráfico de aeródromo desde direcciones opuestas. Ambos se lanzaron en paracaídas, resultando ilesos. Catorce meses más tarde, Calderón Acebal (que había ascendido a brigada) falleció en acto de servicio, junto al sargento José Luis Delgado Muriel, el 24 de enero de 1965, al estrellarse la avioneta «E9» que pilotaban en las proximidades de la base aérea de Zaragoza.

En mayo de 1965, efectuando una misión de «transición y acrobacia», el teniente Vicente Girón Benavides fue a aterrizar sin haber desplegado el tren. El brigada Balbino González Gil estaba de servicio en el control móvil y le advirtió de tal circunstancia, por lo que el teniente Girón hizo «motor y al aire» pero rozó con los «drops» en el suelo, produciéndose fisuras en los mismos con derrame de combustible. Volaba por las inmediaciones el capitán Mingot, el cual se acercó al avión de Vicente Girón y efectuó una evaluación visual de los posibles daños estructurales. Cuando se agotó el combustible, el teniente Girón tomó tierra sin otra novedad. El coronel Jaime Llosa Rodón impuso un arresto al brigada González Gil, y entonces el teniente Girón se presentó al coronel

la guasa y la ironía consiguientes, pero todos sus pilotos seguían vivos. Era el único Escuadrón, equipado con aviones «F86F», que no había sufrido ninguna víctima mortal como consecuencia de las diferentes emergencias ocurridas durante el desarrollo de sus misiones en vuelo. Así debía haber finalizado su andadura la Unidad Aérea del Ala de Caza número 2, pero el 26 de febrero de 1969 se encendió la luz de «fuego en el motor» del avión «C5-61» en pleno despegue y el teniente Arturo Pérez-Zamora Lecuona no se lanzó en paracaídas. Su alto espíritu juvenil le llevó a virar 180° para tratar de aterrizar en la pista contraria, pero la lógica se impuso a la suerte y el teniente Pérez-Zamora falleció en acto de servicio sin poder salvar su avión.

CUADRO 9

«IN MEMORIAM»

El único piloto del Escuadrón de Zaragoza que voló su mejor vuelo de amanecer en un avión «F86F» está presente en nuestras oraciones y en nuestro recuerdo, con el respeto a que se hizo acreedor durante su vida y el orgullo de haberle tenido por compañero.

Teniente Arturo Pérez-Zamora Lecuona (C5-61)
26-2-1969.

El 30 de julio de 1971, el capitán Enrique Sacanell Ruiz de Apodaca mandaba una formación de cuatro «F86F» realizando una misión de «GCI». Al tomar tierra observó que el tren principal izquierdo no se había desplegado y aplicó el procedimiento de emergencia hasta conseguir romper la configuración asimétrica del avión. Una vez consumido todo el combustible, aterrizó solamente con la rueda del morro desplegada y apoyándose en los «drops». El capitán Sacanell resultó ileso y el avión sufrió daños mínimos.

Es evidente que jamás se debe bajar la guardia en lo referente a la seguridad en vuelo. El tiempo seguía dándole la razón al coronel Mulas y a sus severas normas durante el proceso organizativo, lento pero seguro, del Ala de Caza número 2.

RELACIONES CON LAS FUERZAS AEREAS DE LOS ESTADOS UNIDOS

Las relaciones con la FF.AA. americanas destacadas en Zaragoza siempre transcurrieron por el sendero de la cordialidad. Desde 1956, el 21



Equipo de fútbol formado por los capitanes del 21 Escuadrón (10 de diciembre de 1959). De pie, de izquierda a derecha: Santandreu, Angulo, Hernando Otero, Pérez Pérez y Sales. Agachados, de izquierda a derecha: Inclán, Campaná, Tortosa, Ausin, Cañadas y Pérez-Cruz.

para exponerle que era él quien debía ser arrestado por no sacar el tren de aterrizaje y que el brigada le había salvado de romper el avión al advertirle que llevaba el tren plegado. El coronel Llosa escuchó atentamente a Girón y le dijo con acento paternal: «Teniente, márchese a descansar porque ha nacido usted hoy». ¡Y el brigada Balbino se quedó con el arresto!

El 21 Escuadrón llevaba ocho lanzamientos en paracaídas y le llamaban el «Escuadrón de Paracaidistas» con

Equipo de fútbol formado por los tenientes del 21 Escuadrón (10 de diciembre de 1969). De pie, de izquierda a derecha: Poves, Durán, Vives, Raga (Tadeo), Lapuente y Núñez (Gratiniano). Agachados, de izquierda a derecha: Romero, Toll-Messiá, Orfo, De la Iglesia y Major Berry (USAF).



Escuadrón estuvo al día de cuantas publicaciones sobre Seguridad en Vuelo, Ordenes Técnicas, Cartografía, Radio Facility Charts, Fisiología del Vuelo, Tiro y Combate, etc., llegaban a la zona de la base utilizada por la USAF. Se observaba verdadero interés por parte americana en servir toda esta documentación con puntualidad y veían con agrado que en el 21

Cruz les acompañara como representante del Ejército del Aire en sus trabajos de prospección y elección del emplazamiento del Escuadrón de Alerta y Control número 6, que finalmente se construyó en Elizondo (Navarra) y estuvo en servicio hasta finales de 1966.

Lo mismo ocurrió con la continuada colaboración del capitán Santandreu

El ámbito de las relaciones con la USAF se incrementó con el nombramiento del coronel Carlos de Castro Caverio como Comandante Jefe del Ala de Caza número 2 (Orden Circular del 30 de septiembre de 1959, B.O.A., núm. 118). El coronel Castro Caverio era un hombre de gran simpatía personal, muy diplomático, agradable al máximo y con gran empuje decisorio.

A los cordiales tratos profesionales existentes con la USAF añadió unas excelentes relaciones sociales, aceptando cuantas invitaciones llegaban por parte americana, desde una recepción hasta un partido de golf, pasando por una barbacoa al aire libre. En el 21 Escuadrón nadie sabía jugar al golf, pero el que debía jugar lo hacía con su mejor sonrisa de perdedor. Ahora bien, en los concursos de tiro al plato no podían los americanos con los pilotos españoles, ni tampoco a la hora de entonar las canciones con que se burlaban de los pilotos del Mando Aéreo Estratégico, cuya letra en inglés y la música adecuada siempre llegaban a las manos del teniente Carlos Gómez González y se llevaban oportunamente ensayadas.

Contribuyó mucho a este ambiente tan cordial el hecho de que el Jefe del Escuadrón de «F86D» (Winchester Squadron) fuese el Major Cabeza de Vaca, descendiente del conquistador español y encantado de estar destinado en la base conjunta de Zaragoza. También influyó bastante el que fuese relevado el Major Koch y se nombrase Oficial de Enlace de la USAF en el 21 Escuadrón al Major Berry. La corpulencia del Major Berry era tan grande como su bondad, su profesionalidad y

Escuadrón se utilizaba correctamente.

De la cordialidad se pasó a la confianza y en las visitas a la zona de la USAF se observó que las FF.AA. estadounidenses desechaban material de todo tipo (resmas de papel, gruesas de lápices, máquinas de escribir, ruedas y repuestos de «F86F», etc.) por el simple hecho de estar pasados de fecha, aunque fuesen completamente nuevos. De todo ello se informó al coronel Mulas, quien conocía la precariedad de medios del 21 Escuadrón y a quien se le propuso aprovechar todo lo que resultase de utilidad antes de que lo retirase el charrero contratado por los americanos. No hubo inconveniente por parte de la USAF y el 21 Escuadrón se benefició de material nuevo, pasado de fecha según las normas americanas, que sirvió para cubrir las carencias de aquellos primeros tiempos.

La USAF también requirió del Ala de Caza número 2 la colaboración de sus oficiales pilotos en ocasiones puntuales para el cumplimiento de su misión en España. Así ocurrió en febrero de 1958 con la Comisión de Ingenieros Topógrafos del «USA National Bureau of Standards» y en junio de 1958 con la Comisión de Ingenieros de Telecomunicaciones de la «USAF Headquarters» (al mando del coronel Lynch), las cuales solicitaron que el capitán Pérez-

en la construcción y puesta a punto del Polígono de Tiro de las Bardenas Reales, en estrecho trabajo de cooperación con el teniente coronel Kenn Deal (USAF).



Nochevieja de 1959 en el Pabellón de Oficiales de Valenzuela. De izquierda a derecha: teniente Arenas, capitanes Abad Burgos y Calvo (semiescondido), Ausín, Pérez-Cruz y Pérez Pérez con sus respectivas esposas.



Boda del capitán Enrique Martínez Ibáñez, celebrada en el Gran Hotel de Zaragoza el 29 de febrero de 1960. De pie, de izquierda a derecha: capitán Pérez-Cruz, tenientes Boluda, Miquel y Vives; capitanes Martínez Salces (semiagachado), Inclán, los novios (María del Pilar y Enrique), Major Berry (con pajarita), señora de Angulo y señora de Hernando Otero. Agachados, de izquierda a derecha: señoras de Pérez-Cruz y Ausín, capitanes Ausín, Angulo y Hernando Otero.



Un helicóptero-grúa de la USAF trasladando un «F86F» desde la base aérea de Zaragoza al Polígono de Tiro de las Bardenas Reales (diciembre de 1972).

su amistad. Se integró absolutamente en la vida del 21 Escuadrón, que ganó muchísimo con este relevo. Cumplido su tiempo en el 21 Escuadrón, el Major Berry fue sustituido por el Major Hubka, un gran profesional y todo un caballero, que ascendió a teniente coronel durante su permanencia en la Unidad Aérea de Zaragoza.

La USAF acostumbra a celebrar anualmente un «Día de Puertas Abiertas» a fin de que el público en general se acerque a los aviones y a la labor que realizan las Fuerzas Aéreas. El coronel Castro Caveró integró al 21 Escuadrón en dicha celebración, que en 1959 coincidió con un día de fuerte y desagradable «cierzo». Participaron ocho aviones del 21 Escuadrón, otros ocho del 11 Escuadrón (B. A. de Manises) y el teniente coronel Gonzalo Hevia Álvarez-Quñones hizo una marisvollosa demostración de acrobacia con un «F86F» del 41 Escuadrón (B. A. de Son San Juan). Los americanos desfilaron con su Escuadrón «F86D», pero suprimieron las actuaciones individuales a baja altura debido al fuerte viento.

La correspondencia a las invitaciones de tipo social era mutua. En el partido de fútbol jugado el 10 de diciembre de 1959, después de la misa en honor de Nuestra Señora de Loreto, el Major Berry «debutó» como portero del equipo de tenientes del 21 Escuadrón. El partido no finalizó hasta que el teniente Gratiniano Núñez Baches con-

siguió el gol del empate a dos tantos, porque el coronel Castro Caveró había dado orden al árbitro del encuentro de que no hubiese ni vencedores ni vencidos.

La fiesta de Nochevieja de 1959 fue organizada por el capitán Carlos Ausín Manzano en el Pabellón de Oficiales de Valenzuela, y durante la cena desapareció el bolso de una señora. Cuando el ambiente se tornó algo violento, el coronel Castro Caveró reclamó silencio y dijo: «¿Cómo a mis aviadores no se les ocurre mirar al cielo?» Todos miraron hacia arriba y el bolso estaba colgado en una de las lámparas del comedor. Nadie se había dado cuenta de que el propio coronel cogió el bolso y lo colgó de la lámpara. Don Carlos de Castro Caveró bajó el bolso, se lo entregó a la señora y la condecoró con el emblema del Ala de Caza número 2, que, en otro alarde de improvisación, cogió del uniforme del Capitán de Día (Gonzalo de Inclán). La fiesta prosiguió hasta el amanecer en medio de la general animación y en un ambiente difícilmente igualable.

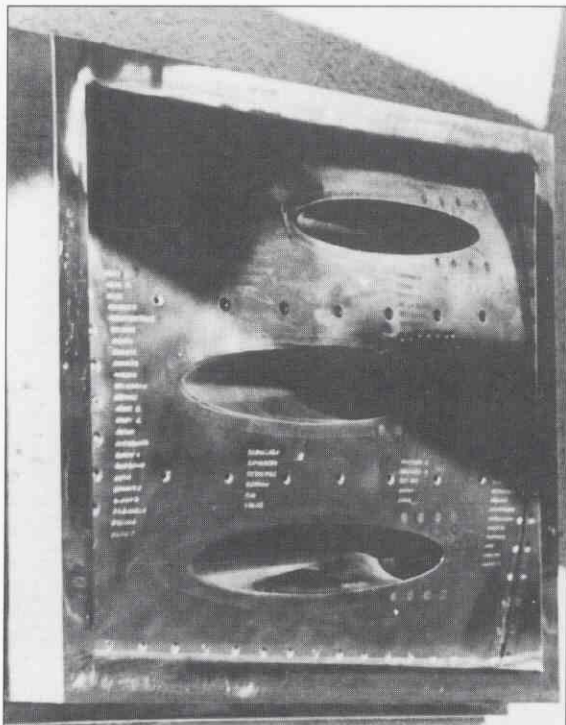
Precisamente en el Pabellón de Oficiales de Valenzuela, bajo la experta mano de la cocinera (señora Paulina), descubrieron los americanos lo que es un buen «party» a base de tortilla española, jamón serrano, chorizo, queso de oveja y ni una sola gota de «whiskey...» ¡Todo a fuerza de magnífico vino español! Tan es así, que termi-

naron poniendo un bar en la calle Fernando el Católico para reunirse y disfrutar de la gastronomía española. El bar se llamaba «Winchester» (indicativo del Escuadrón de «F86D» destinado en Zaragoza) y en la puerta colocaron su propio emblema: la cara de un demonio colorado con un sombrero de «cowboy».

Las relaciones con la USAF se mantuvieron fluidas y cordiales durante los mandos de los coroneles Jaime Llosa Rodón, nombrado por Orden Circular de 6 de marzo de 1962 (B.O.A., núm. 28), y Miguel Martínez-Vara del Rey Teus, nombrado Jefe del Ala número 12 por Orden Ministerial 1440/1965, de 5 de julio (B.O.A., núm. 80), continuando esta camaradería y colaboración hasta la entrega de los «F86F» en 1972.

FINAL DEL «F86F» EN ESPAÑA

Durante el período 1956-1957 la Unidad Aérea de la Base de Zaragoza se hizo cargo de un total de 124 «F86F». Sin embargo, se puede afirmar que casi la totalidad de los 270 aviones «Sabre» que sirvieron en el Ejército del Aire Español pasaron por Zaragoza, aunque por motivos bien diferentes, ya que su unidad aérea era la depositaria de los «F86F» dados de baja en otros Escuadrones.



Registro de ametralladoras del «Sabre» situado en el lateral del monumento al «F86F» (Valenzuela), donde aparecen grabados los apellidos de los pilotos que volaron este avión en el Escuadrón de Zaragoza.

En febrero de 1970 causaron baja en la base aérea de Manises los aviones «F86F», para ser sustituidos por los

Zaragoza los aviones de otros Escuadrones.

Por Orden Ministerial 910/1971, de 6 de abril (B.O.A., núm. 42), fue nombrado Jefe del 102 Escuadrón el teniente coronel Antonio Galbe Pueyo. Los veinte pilotos de dicho Escuadrón volaban dos períodos diarios en aviones «F86F» de todas las series (20, 25, 30 y 40), por lo que se decidió dar de baja los aviones de la serie 20 y 25, aparcándolos cerca de la Zona de Armado y canibalizándolos en favor de los aviones más modernos.

Como en aquella época había una gran actividad aérea de la USAF en Zaragoza porque venían muchos Escuadrones de diferentes bases europeas a entrenarse en el Polígono de las Bardenas, se decidió poner varios «F86F» (dados de baja en el 102 Escuadrón) en el citado Polígono de Tiro a fin de dar mayor realismo al entrenamiento.

En mayo de 1971, el 102 Escuadrón envió un destacamento de «F86F» a la base aérea de Gando (Gran Canaria) con el fin de realizar misiones de calibración del

Control núm. 21, con indicativo «Nieves»).

El día 1 de septiembre de 1971, el 102 Escuadrón alcanzó la cifra de 75.000 horas de vuelo realizadas por los pilotos de la Unidad Aérea de Zaragoza en aviones «F86F».

Los «Sabre» que quedaban en vuelo fueron causando baja durante los meses de noviembre y diciembre de 1972. El avión «C5-70» surcó el cielo aragonés por última vez el día 7 de diciembre de 1972. Fue, a su vez, el último vuelo del «F86F» en España.

El teniente coronel Galbe hizo entrega de los «F86F» al teniente coronel Kenn Deal (USAF), tal como estaba estipulado en los Acuerdos de Amistad y Cooperación firmados con los Estados Unidos en 1953. Un helicóptero-grúa americano fue llevando los aviones a las Bardenas Reales, a razón de cinco diarios. Se estableció una ruta desde la base aérea de Zaragoza hasta el Polígono de Tiro que evitaba los pueblos ante el peligro de que se desprendiese algún avión por el camino y causase daños. Todos los viajes se hicieron sin novedad, pues el único avión que se desprendió lo hizo sobre el mismo aparcamiento de la base cuando comenzaba a ser izado. El teniente coronel



Monumento al «Sabre» en la base aérea de Zaragoza, inaugurado por Su Majestad el Rey D. Juan Carlos I el 16 de mayo de 1977. El avión «C5-70» realizó el último vuelo sobre España el 7 de diciembre de 1972.

cazas de fabricación francesa «Mirage III-E». Los «Sabre» de Valencia se llevaron al 102 Escuadrón y así comenzaron a agruparse en la base aérea de

radar instalado en Las Palmas, perteneciente al Escuadrón de Alerta y Control número 8, con indicativo «Papayo» (hoy Escuadrón de Alerta y

Galbe fue testigo presencial de este «desplome».

Un total de trece aviones «F86F», que prestaron servicio en el Ejército del



Antiguos pilotos del Escuadrón de Caza de Zaragoza ante el monumento al «Sabre» (19 de junio de 1992). De izquierda a derecha: García Rodrigo, Álvarez Colás, Sánchez Cabeza, Pérez-Cruz Sánchez y Caumel García.

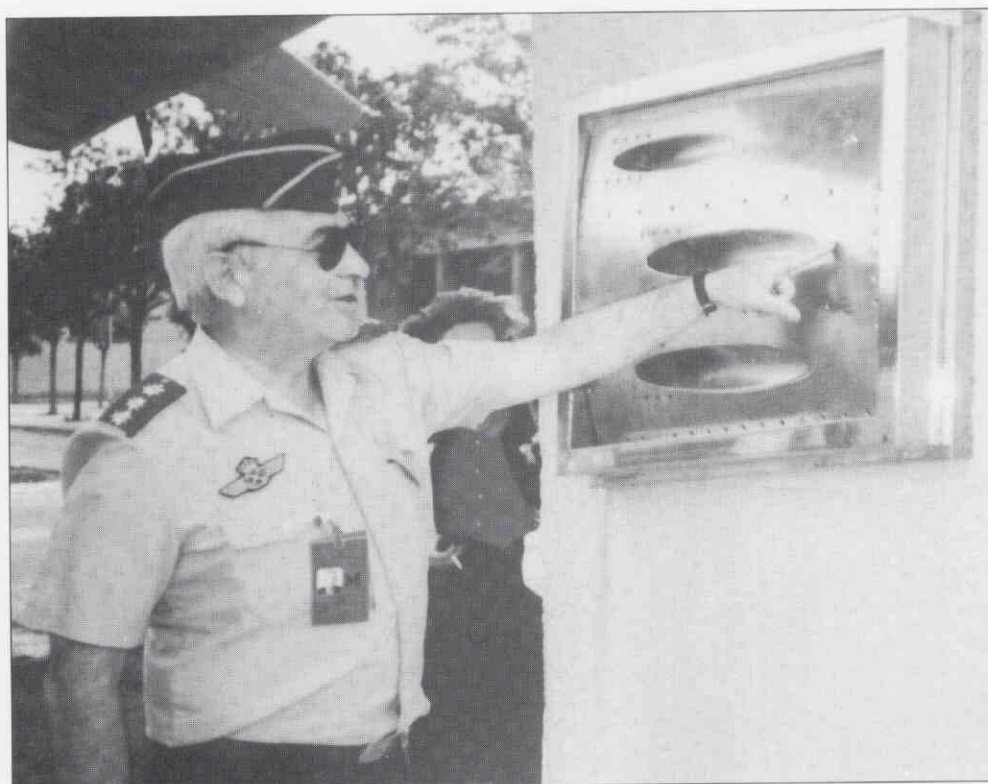
Aire Español, se salvaron de morir en el Polígono de Tiro de las Bardenas Reales. Tres de ellos se encuentran en el Museo del Aire (aeródromo militar de Cuatro Vientos, Madrid), dos están en la Academia Básica del Aire (aeródromo militar de León), otros dos permanecen en la base aérea de Zaragoza (uno en la zona utilizada por la USAF y otro en la Plaza de Armas de Valenzuela), uno se expone en el Mid Atlantic Museum de Pensylvania (EE.UU.) y también hay un avión en cada una de las bases aéreas de Manises (Valencia), Torrejón de Ardoz (Madrid), Morón de la Frontera (Sevilla), Talavera la Real (Badajoz) y Kaiserslautern (Alemania).

La capacidad operativa alcanzada en los años sesenta fue inusitada para aquellos días, pues en un brevísimo espacio de tiempo las Unidades del

Mando de la Defensa Aérea se codearon con las Unidades de élite de Europa. Así lo demostró la evaluación efectuada por un equipo norteamericano.

EPILOGO

Los «F86F» de la base aérea de Zaragoza volaron un total de 80.000 horas entre 1956 y 1972. Durante los dieciséis años de existencia del Escuadrón de Caza «maño», sus 159 pilotos realizaron el siguiente promedio anual de misiones: 5.000 horas de vuelo, 1.800 ejercicios de interceptación, 50 ejercicios de defensa aérea activa, 25 maniobras, 70 pruebas de avión en vuelo y dos desfiles aéreos.



El coronel Fernando Sánchez Cabeza mostrando su apellido en el monumento al «Sabre» en la Plaza de Armas de Valenzuela (Zaragoza) el 19 de junio de 1992.

no en 1963, en la que las Alas de Caza de las FF.AA. españolas obtuvieron una de las calificaciones más altas en Europa. Fue ésta una etapa dura y difícil, que exigió la dedicación y el

esfuerzo de todos los componentes del Ejército del Aire. La modernización tecnológica exigió un cambio radical de mentalidad, técnicas, procedimientos y tácticas. El reto fue muy elevado, pero

el tesón y el entusiasmo de los hombres del Ejército Español permitieron cosechar éxitos insospechados, que obtuvieron el justo reconocimiento de las principales potencias occidentales.



Los generales Antonio García-Fontecha Mato (izquierda) y Antonio Galbe Pueyo (derecha) ante el monumento al «Sabre» en la base aérea de Kaiserslautern (Alemania). El avión es el «C5-163», que prestó sus servicios en el 21 Escuadrón.

El «F86F/Sabre» sirvió para forjar a los pilotos de caza que prestaron sus servicios durante tres décadas y fue el artífice del necesario cambio de mentalidad de la Fuerza Aérea Española, siendo de todo imprescindible para la adecuada instrucción de los pilotos, mecánicos y personal de tierra de las Unidades Aéreas. Fue el avión decisivo para que todos se adaptasen a las nuevas técnicas y a los sistemas y procedimientos de la aviación moderna.

Muchos pilotos del Ala de Caza número 2 habían efectuado con anterioridad el curso de caza volando el «Fiat-CR. 32/Chirri» y el «Messersmith-109», que eran dos magníficos aviones de la aviación de caza convencional. Todos ellos coinciden en que el «Sabre» tenía la maniobrabilidad, la alegría en su comportamiento y la deliciosa sensación del vuelo placido que ya habían experimentado en el «Chirri» y que ahora repetían al triple de velocidad, con la absoluta seguridad de



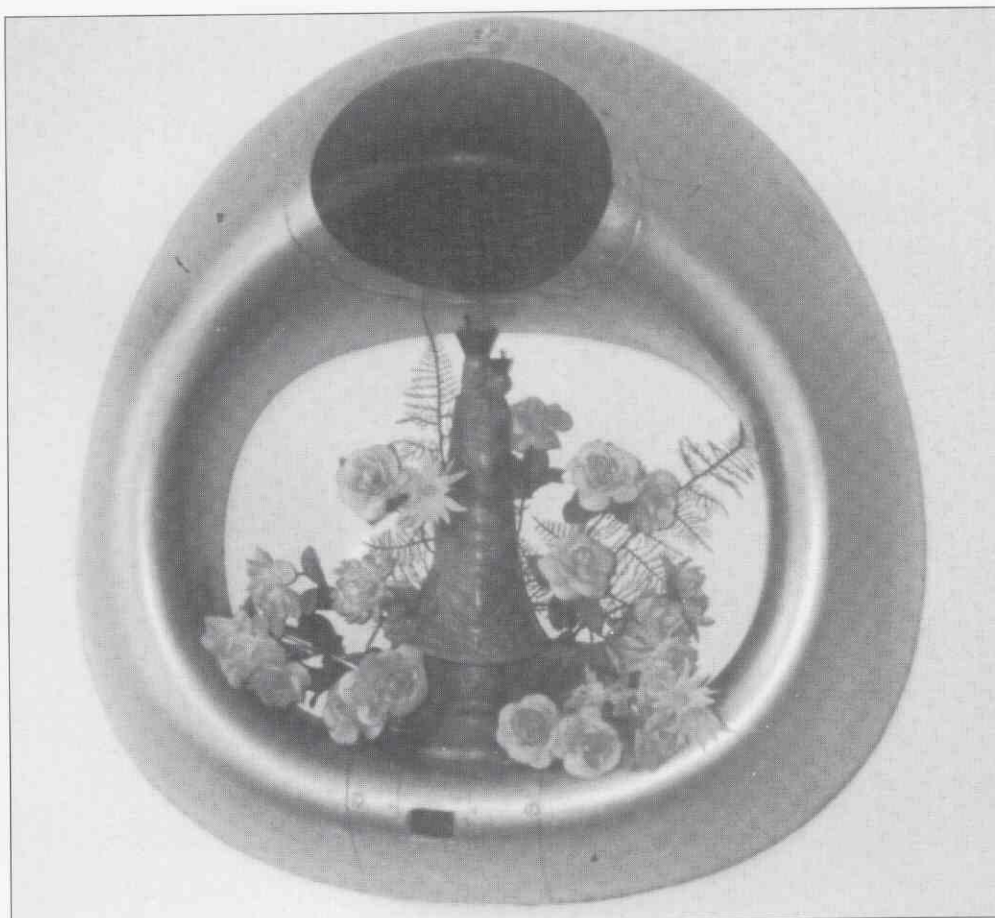
De izquierda a derecha: El Coronel Director de la Academia Básica del Aire, Agustín Álvarez López, con Pérez-Cruz, Ausín y Pérez Marín ante el «C5-1» en la Plaza de Armas del Aeródromo Militar de León, el 21 de junio de 1994.



«Operación Amigo/71» (B. A. de Zaragoza, 18-12-1971). Primera fila, de izquierda a derecha: comandantes Calvo y Carrasquilla. Segunda fila, de izquierda a derecha: teniente coronel Esponera, comandante Salazar y alférez Carmona. Tercera fila, de izquierda a derecha: capitanes Gómez González y Cominges.

que el «Sabre» les permitía hacer casi todo. ¡Y tenían razón!, porque el «F86F» ha sido uno de los grandes aviones de combate en la historia de la aviación, que no sólo se convirtió en el célebre «killer» (matador) de los «Mig-15» en la guerra de Corea, sino que era un «tigre» de caza en toda regla. Por eso todos los pilotos que han volado el «Sabre» coinciden en afirmar que no ha existido otro avión tan agradable de volar como éste.

Los «F86F» que volaron en la base aérea de Zaragoza y hoy se conservan en los lugares de honor de las modernas unidades aéreas hacen que sus pilotos sigan abrazados a los claroscuros de la melancolía. En la Plaza de Armas de Valenzuela está el «C5-70», último avión del Escuadrón que voló sobre España. El teniente coronel Galbe, último Jefe del 102 Escuadrón, ordenó colocarlo sobre un pedestal en posición de salida de una pasada rasante con viraje a la izquierda. El avión tiene desmontado el motor y está



Morro del «F86F» con la imagen de la Virgen de Loreto, que conserva el Ala número 15 (B. A. de Zaragoza), en la salida de los pilotos hacia la línea de vuelo.



«Operación Amigo/71» (B. A. de Zaragoza, 18-12-1971). Primera fila, de izquierda a derecha: capitanes Martí, García Blanco y De la Cruz. Segunda fila, de izquierda a derecha: teniente coronel Galbe, comandante Martínez Ibáñez, brigada Massip, capitán Galdiano y comandante Ausín.

en configuración «limpia», pero con los «drops» instalados.

Este monumento del «Sabre» fue inaugurado por Su Majestad el Rey D. Juan Carlos I el 16 de mayo de 1977, figurando una placa conmemorativa de

este acto en la parte frontal del pedestal. Debajo de dicha placa hay otra que recuerda las 100.000 horas de reactor voladas por la Unidad Aérea de Zaragoza, cifra que alcanzó el 41 Grupo de FF.AA. en noviembre de 1976.

A ambos lados del pedestal hay colocados dos registros de las ametralladoras del «Sabre», y en ellos están colocados, por orden alfabético, los apellidos de los 159 pilotos que volaron el «F86F» en el Escuadrón de Zaragoza. En ambos registros también está grabado el emblema de la Unidad: «el Tigre». Hasta el 31 de diciembre de 1994, estos 159 pilotos han efectuado un total de 1.883.346 horas de vuelo. Esta cantidad continúa incrementándose diariamente porque todavía permanecen 50 pilotos en situación de «actividad en vuelo». A lo largo de los años han conservado la ilusión, no han regateado esfuerzos y han mantenido la agresividad y el valor necesarios para afrontar los retos del modernísimo material de vuelo que ha llegado a sus manos. Han seguido siendo fieles al espíritu de su época en la base aérea de Zaragoza que les llevó a adoptar un «tigre» como emblema de su Escuadrón de Caza. Esta trayectoria profesional es



«Operación Amigo/95», celebrada el 4 de noviembre de 1995 en el Club de Oficiales de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid). Generales de División Jaime Llosa Rodón (izquierda) y Antonio Galbe Pueyo (derecha).



Grupo de pilotos del Ala de Caza número 2 asistentes a la «Operación Amigo/75», celebrada en el Salón Embajador del Hotel Barajas (Madrid) el 1 de marzo de 1975: 1. Capitán José Boluda Vidal. 2. Capitán José Pérez-Cruz Sánchez. 3. Teniente coronel Antonio Galbe Pueyo. 4. Alférez Manuel Carmona Fernández. 5. Comandante Carlos Ausín Manzano. 6. Comandante Casimiro Muñoz Pérez. 7. General Jaime Llosa Rodón. 8. Teniente coronel José Antonio López Viciano. 9. Comandante Juan Calvo Manzanedo. 10. Brigada Aniceto González Soriano. 11. Capitán Miguel Díaz-Pintado Moraleda. 12. Capitán Julio Alonso Vieito. 13. Capitán José Antonio Álvarez Colás. 14. Brigada Ramón Vilana Caubet. 15. Brigada Fernando Piedrafita Candial. 16. Capitán Fernando Vives Plaza. 17. Brigada Balbino González Gil. 18. Brigada Federico Güell Menéndez. 19. Capitán José Antonio Onrubia Carpintero. 20. Capitán Antonio Téllez Cobos. 21. Coronel Miguel Martínez-Vara de Rey Tous. 22. Teniente Leopoldo Molina Igartua. 23. Capitán Gonzalo de Inclán Gírado. 24. Comandante José Sales Gabande. 25. Capitán José Luis Olaya Pina. 26. Coronel Antonio Archanco Udobro. 27. Comandante Juan Pérez Pérez. 28. Capitán Carlos Angulo Álvarez de Lasarte. 29. Teniente coronel Benjamín Pérez-Caballero Córdoba. 30. Comandante Enrique Martínez Ibáñez. 31. Comandante Manuel Abad Burgos. 32. Capitán Vicente Girón Benavides. 33. Brigada Carlos Conde Sánchez. 34. Alférez Ignacio Abad Vicente. 35. Capitán Fausto Galdiano Sánchez. 36. Brigada Juan López Durán. 37. Alférez Santiago Estela Escudero. 38. Capitán José María Sureda Vázquez. 39. Brigada Luis Paredes Martínez. 40. Brigada Carlos García Rodrigo. 41. Capitán Miguel Adrover Forteza-Rey.

el mejor homenaje que han podido tributar a su inolvidable avión: el «F86F/Sabre».

El Escuadrón de Zaragoza y el «F86F» fueron algo más que un Escuadrón y un avión de caza: «fueron la compleja forma de una historia convertida en ESTILO y el hallazgo de una modernidad elevada a la categoría de TRADICION». Por eso el 41 Grupo de FF.AA. conservó el emblema del «tigre» y el indicativo «Amigo» hasta su destino a Salamanca. Y también por eso el Ala número 15, con base en Zaragoza y dotada con los mejores aviones de caza actuales («F-18/Hornet»), conserva el emblema del

«tigre», el morro del «Sabre» con la imagen de la Virgen de Loreto, la Bandera del Ala de Caza número 2 en el despacho del Jefe del 151 Escuadrón y dos registros de ametralladoras (con los nombres de todos los pilotos del Ala de Caza núm. 2) en el Club de Oficiales.

Esto constituye un motivo de gran satisfacción para todos los pilotos del Ala de Caza número 2, que agradecen profundamente a quienes les relevaron en la Unidad Aérea de la Base de Zaragoza el que mantengan y acrecienten la TRADICION DE LA AVIACION ESPAÑOLA, lo cual no es sólo un HONOR, sino también un DEBER para

todo componente del Ejército del Aire Español.

Se desconocen las razones por las cuales el Mando de la Defensa Aérea asignó el indicativo «Amigo» al Escuadrón de «F86F» del Ala de Caza número 2. Puede suponerse con bastante fundamento que fue así porque la palabra «Amigo» tiene muy buena sonoridad, clara fonética y nítida audición cuando se transmite a través de la radio. También cabe suponer algún motivo de tipo diplomático, ya que los norteamericanos conocen perfectamente esta palabra y la utilizan mucho como saludo debido a la influencia hispana en los Estados Unidos.

CUADRO 10
PILOTOS «REACTORISTAS» DEL ESCUADRON DE ZARAGOZA Y HORAS DE VUELO
EFFECTUADAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1994

Abad Burgos, Manuel	20.000 horas	Fernández Roca, Luis	5.000 horas	Molina Igartua, Leopoldo	24.000 horas
Abad Vicente, Ignacio	25.000 horas	Ferrero Muñoz, Vicente	3.450 horas	Monedo Somacarrera, Pedro	4.000 horas
Abós Coto, Bayardo-José	4.220 horas	Franco Couceiro, Diego	4.400 horas	Montes de Undabeytia, Manuel	2.800 horas
Adrover Forteza-Rey, Miguel	15.000 horas	Galdiano Sánchez, Fausto	17.000 horas	Morales Martínez, Samuel	1.500 horas
Alfaro Campos, Carlos	4.000 horas	Galbe Pueyo, Antonio	10.000 horas	Mulas García, Manuel	2.800 horas
Alonso Vieito, Julio	16.000 horas	Gandía Uceda, José	4.000 horas	Muñoz Pérez, Casimiro	5.600 horas
Alvarez Colás, José Antonio	16.000 horas	García Alburquerque, Santiago	22.000 horas	Núñez Baches, Gratiniano	5.500 horas
Alvarez López, Agustín	4.500 horas	García Alonso, Silvino	4.920 horas	Ochoa Ortiz, Juan José	16.000 horas
Alvarez Santiago, Miguel Angel	14.000 horas	García Blanco, Salvador	18.000 horas	Olaya Pina, José Luis	25.000 horas
Anguera Vallés, Arturo	2.400 horas	García Pardo, Ramón del Salvador	3.000 horas	Olmeda Mendoza, Francisco	15.000 horas
Angulo Alvarez de Lasarte, Carlos	24.000 horas	García Rodrigo, Carlos	18.000 horas	Onrubia Carpintero, José Antonio	16.000 horas
Arenas Rodríguez, Antonio José	21.000 horas	Girón Benavides, Vicente	20.000 horas	Orío Yuste, Eduardo	3.500 horas
Arias Diéguez, José	6.275 horas	Gómez Coll, Carlos	4.500 horas	Paredes Martínez, Luis	14.500 horas
Arias Martínez, Enrique	25.000 horas	Gómez González, Carlos Antonio	17.000 horas	Pere Campaná, José	24.000 horas
Ausín Manzano, Carlos	8.000 horas	González Carrasquilla, Fernando	3.000 horas	Pérez Marín, Juan	22.000 horas
Avendaño Cerqueira, Enrique	15.000 horas	González Gil, Balbino	19.000 horas	Pérez Pérez, Juan	21.000 horas
Barrena Arjona, Alfonso	18.000 horas	González Soriano, Aniceto	19.000 horas	Pérez-Cruz Sánchez, José	25.346 horas
Bartolomé Izquierdo, Angel	16.000 horas	Granado Escudero, Miguel	17.000 horas	Pérez-Zamora Lecuona, Arturo	900 horas
Beca Casanova, Francisco	4.000 horas	Grau Ginestá, Bartolomé	18.000 horas	Piedrafita Candial, Fernando	19.000 horas
Benítez Jiménez, Angel	18.000 horas	Güell Menéndez, Federico	18.000 horas	Pina León de Santos, José María	2.100 horas
Boluda Vidal, José	31.554 horas	Hernández García, Vicente	3.500 horas	Polo Guerrero, Juan	19.000 horas
Bonet Beltrán, Juan	19.000 horas	Hernández Otero, Pedro	18.500 horas	Priego Fernández del Campo,	
Calderón Acebal, José Fernando	750 horas	Hijarrubia García, Nicolás	3.500 horas	Juan Manuel	2.500 horas
Calvo Manzanedo, Juan	23.000 horas	Horcajada González, Ricardo	3.000 horas	Ramos Jácome, Gonzalo	5.100 horas
Carbayo Olivares, Luis	17.000 horas	Huerta Martínez, Antonio	2.500 horas	Raymundo González, Luis Julián	4.418 horas
Carmona Fernández, Manuel	24.500 horas	Hurtado Pellejero, Roberto	2.300 horas	Rey Arnáiz, Luis	4.100 horas
Carretero Panadés, Luis	28.000 horas	Imaz Ibarreta, Ricardo	15.000 horas	Rey Rodríguez, Luis	4.200 horas
Castellanos Jordán, Guillermo	2.500 horas	Inclán Giraldo, Gonzalo	22.000 horas	Rodríguez López, José	5.175 horas
Castro Caverro, Carlos	4.100 horas	Infante Galofré, Fernando	2.500 horas	Rosel Merino, José María	10.000 horas
Castro López-Cortijo, Joaquín	14.000 horas	Izquierdo Morali, José Manuel	14.000 horas	Rubio Villamayor, Miguel Angel	2.300 horas
Caumel García, José María	17.000 horas	Jack Follá, Eugenio	4.300 horas	Ruiz Martínez, Francisco Javier	16.000 horas
Cebollada López, Gonzalo	14.000 horas	Jarabo Martínez, Lázaro	20.000 horas	Saavedra Martínez, Francisco Javier	15.700 horas
Cembrero Cil, Ignacio	12.000 horas	Jorge Raga, Jaime	4.000 horas	Sabando Hermoso, Rafael	17.000 horas
Cerdán Vallejo, Jesús	4.400 horas	Jorge Raga, Tadeo Antonio	2.400 horas	Sacanell Ruiz de Apodaca,	
Cesteros García, Abundio	5.000 horas	Lafita Rueda, Octavio	4.500 horas	Enrique	4.400 horas
Cid Mañuz, Santiago	23.000 horas	Lapuente Infante, Fernando	24.750 horas	Sáez-Benito Toledo, Juan	2.800 horas
Cominges Bárcena, Carlos	25.000 horas	López Durán, Juan	24.000 horas	Salazar Martínez de Salinas,	
Conde Lorenzo, Antonio	1.400 horas	López Viciano, José Antonio	3.323 horas	José María	4.000 horas
Conde Sánchez, Carlos	19.000 horas	Lumbreras Salcedo, Carlos	1.200 horas	Sales Gabande, José	3.000 horas
Del Campo Martín, Javier	14.500 horas	Llabrés Alomar, Mateo	10.000 horas	Sánchez Cabeza, Fernando	4.400 horas
Del Río Echevarría, José María	5.200 horas	Llosa Rodón, Jaime	4.000 horas	Sánchez-Archidona Martínez,	
De la Cruz Minco, Esteban	4.000 horas	March Mora, Alfonso	2.700 horas	Juan Antonio	4.200 horas
De la Plaza Alcaraz, José Angel	600 horas	Marín Les, Eduardo	19.000 horas	Santandreu Gual, Lorenzo	25.200 horas
De la Torre Ipiens, Manuel	18.000 horas	Martí García, Higinio	22.000 horas	Sempere Pallaruelo, José	15.000 horas
Delgado-Brackembury Olivares,		Martín Ruiz, José	2.100 horas	Sureda Vázquez, José María	16.000 horas
Guillermo	14.510 horas	Martínez Alcaraz, Alfonso	15.000 horas	Téllez Cobos, Antonio	16.000 horas
Delgado Muriel, José Luis	600 horas	Martínez Esteban, José Luis	4.000 horas	Toll-Messiá Valiente, Fernando	22.000 horas
Delgado Rubí, Juan	2.500 horas	Martínez García, José Luis	5.000 horas	Unciti Villanueva, Narciso	3.200 horas
Delgado Ruiz, José Hipólito	17.000 horas	Martínez Gómez, Eduardo	12.000 horas	Vázquez-Figueroa González,	
Díaz-Pintado Moraleta, Miguel	21.000 horas	Martínez Ibáñez, Enrique	20.000 horas	Antonio	5.200 horas
Eiras Eiras, Jesús	22.190 horas	Martínez Martínez, Celestino	16.000 horas	Vicente Grueso, Antonio	16.000 horas
Elvira Pisón, César	4.560 horas	Martínez-Vara del Rey Teus,		Vilana Caubet, Ramón	16.000 horas
Escobar Ortega, Angel	17.000 horas	Miguel	4.500 horas	Villalba Sánchez-Ocaña,	
Estela Escudero, Santiago	29.000 horas	Massip Camps, José	15.000 horas	Fernando	18.000 horas
Fernández de Bodadilla Bufalá,		Menéndez Pachón, Buenaventura	15.000 horas	Vives Plaza, Fernando	21.205 horas
Santiago	3.200 horas	Mingot García, José Antonio	4.500 horas	Zárate Martínez-Zárate, Juan	3.900 horas



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). De izquierda a derecha: coronel Abós Coto, capitanes Cebollada y Carballo, comandante Pérez Marín.

Lo que nunca pudo imaginar el Mando de la Defensa Aérea es que asignaba este indicativo a un Escuadrón de Caza que a través de sus dieciséis años de existencia siempre estuvo compuesto por un grupo de verdaderos amigos. Los pilotos del Escuadrón de Zaragoza siguen manteniendo hoy su inextinguible relación de amistad, quizás favorecida por el hecho de que la



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). De izquierda a derecha: brigada Piedrafita, alférez Bonet, coronel Sales y brigada Massip.



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). De izquierda a derecha: capitán Vives, general González Carraquilla, coronel Raimundo González, señora de González Carraquilla y general Martínez García.

mayoría tiene su residencia en Madrid.

Desde 1970, cuando se empezó a vislumbrar el fin del «F86F» como avión de combate del Ejército del Aire Español, los pilotos del Escuadrón de Zaragoza comenzaron a celebrar anualmente la «Operación Amigo», es decir, el reencontro con los mejores años de su vida profesional aeronáutica. La «Operación Amigo/70» se celebró en noviembre de 1970 en un restaurante del viejo Madrid. La respuesta fue masiva y el entusiasmo desbordante, quedando de manifiesto que los pilotos del Ala de Caza número 2 seguían unidos por un inmenso amor a la aviación española y por el afecto, la caballerosidad y el buen hacer que siempre habían presidido sus actos en el Escuadrón de Zaragoza.

La «Operación Amigo/71» se llevó a cabo el 18 de diciembre de 1971 en Zaragoza. Se vivió un día de Escuadrón en el recordado edificio de la Zona de Parques con un enorme cariño por todo lo que contenía, con la amistad que subsiste entre todos los que allí convivieron y la felicidad que proporcionaba el retorno al Escuadrón. Allí se continuaba aceptando alegremente la responsabilidad que cada situación exigía, con total ausencia de intereses personales, y se seguía dándolo todo sin pedir nada a cambio, ostentando con orgullo el «tigre» en el traje «Anti-G». La comida en el Pabellón de Oficiales de Valenzuela y la cena en el Hotel Corona de Aragón fueron algo inolvidable, prolongándose

la velada hasta la hora del chocolate con churros, pues los residentes fuera de Zaragoza se alojaron en el mencionado hotel.

Y así continuó llevándose a cabo la «Operación Amigo», año tras año, en distintos lugares de Madrid y con sus particularidades lógicas. En 1992 se intentó repetir la reunión en Zaragoza, contando con la inestimable ayuda de los generales Julio Canales Morales y Casimiro Muñoz Pérez (primer y segundo Jefes de la Tercera Región Aérea), pero no se pudo realizar el proyectado plan. Sin embargo, el 19 de junio de 1992 muchos veteranos del Escuadrón de Zaragoza viajaron a esta ciudad con una excursión de APAVE (Asociación de Pilotos Aviadores Veteranos de España). Pasaron una



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). De izquierda a derecha: coronel Sánchez Cabeza, alférez Estela y brigada Caumel.

tud en la vida cotidiana de un Escuadrón de Caza: «una lección de fe, de esperanza, de gran amistad, de limpia cordialidad y un vivo deseo de comprender a cuantos les rodean, de convivir, de abrazar y de conmovirse con el corazón abierto». Allí se siguió hablando del «F86F» con pasión y emoción, como en una copla española desbordante de vida donde se arrastran las últimas horas del último sueño... antes de despertar encontrándose de pronto volando el «Sabre». Allí se hicieron votos por mantener la unión y la amistad entre todos los pilotos del Ala de Caza número 2, por el amor a la



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). De izquierda a derecha: señora de Cominges, capitán Cominges, señora de Lapuente, capitán Lapuente, comandante Ausín (en silla de ruedas) y señora de Pérez-Cruz.

mañana deliciosa en Valenzuela (con exhibición del «F-18» incluida), estrenaron el edificio inteligente del Hotel Boston, se fotografiaron en el monumento al «Sabre» y tuvieron ocasión de homenajear a los generales Vives, Canales, Muñoz Pérez y Arias Diéguez en la cena ofrecida por el Real Aeroclub de Zaragoza.

La «Operación Amigo/95» se celebró el 4 de noviembre de 1995 en el Club de Oficiales de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), asistiendo 83 personas. Allí volvieron a dar testimonio de su fe abierta en la bondad de los hombres y en la hermosura de un mundo visto desde los niveles de vuelo de su «Sabre». Allí se notó que conservan el recuerdo de lo que fue su juven-



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). De pie, de izquierda a derecha: comandante Villalba, señora de Galdiano, capitanes Alonso Vieito, Santandreu y Marín Les. Agachados: capitán Galdiano (izquierda) y brigada Caumel (derecha).



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). El general Gonzalo Ramos Jácome rodeado de una «Patrulla de Bellezas» del Ala de Caza número 2.

profesión y por una disciplina plena de entendimiento y fraterna afectuosidad, porque ésas han sido siempre las coordenadas vitales de la «Operación Amigo».

Hay quien afirma que los recuerdos constituyen la evidencia de los años perdidos, cuando son precisamente lo contrario: la figuración fantástica de los años ganados. El cumplimiento generoso de la vida es la acumulación de los sentimientos, que son como árboles plantados en el alma de cada uno. A estas alturas de la vida, los pilotos del Ala de Caza número 2 sienten con

fuerza la llamada de la melancolía, que con sus claroscuros enfrentados hacen de la nostalgia un libro deslabazado de páginas muy queridas: las páginas de los años vividos en el Escuadrón de Caza de Zaragoza volando el «F86F».

Los pilotos del Ala de Caza número 2 han coronado una vida aeronáutica que ha sido maravillosa para su avidez de goce, ejemplar decoro para la Aviación Española de nuestros días y risueña buenaventura para sus «AMIGOS»; pero si volvieran a nacer..., ¡¡¡les gustaría volver a ser pilotos de «Sabre»!!! ■

BIBLIOGRAFIA

Historia de la aviación española, 1.^a edición, septiembre 1988, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.

«El convenio de 1953 con los Estados Unidos de América»; por Leocricio ALMODÓVAR MARTÍNEZ general de Aviación. *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, núm. 576, diciembre 1988.

«Sabre»: *Comienzo de una época*, por G. AVILA CRUZ y J. L. GONZÁLEZ SERRANO, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid, 1989.

Boletín Oficial del Aire (1956-1972), Ministerio del Aire, Madrid.



«Operación Amigo/95» (B. A. Torrejón, 4-11-1995). La señora de Delgado entre los generales Delgado Rubí (izquierda) y Llosa Rodón (derecha).



El «F86F» (2-101) sobrevolado por una formación del 21 Escuadrón de Caza (diciembre de 1959).



ESCUELA DE CAZA

En el próximo número de AEROPLANO nº 15 aparecerá la última parte del trabajo sobre las Escuelas de Caza de nuestro Ejército del Aire en Reus y Morón de la Frontera de 1939 a 1953, completando de esta forma el que se inició con el Número 11, sobre las Escuelas de Caza de Gallur y Villanubla en 1938-39.

Aprovechando este motivo, el IHCA quiere contribuir a un mayor conocimiento de los órganos históricos y culturales del Ejército del Aire entre los antiguos miembros del mismo, así como entre los suscriptores y aficionados a la Aviación Española. Coincidiendo con la aparición del citado nº 15 de AEROPLANO, a finales de 1997, todos los antiguos componentes de la Escuela de Caza, tanto alumnos de Cursos de Caza o Cursos de Reentrenamiento, como profesores y especialistas, oficiales y suboficiales estarán invitados a un SEMINARIO AERONAUTICO que se celebrará en el edificio del Archivo Histórico del Ejército del Aire en el Castillo de Villaviciosa de Odón. Durante el mismo se impartirá una conferencia sobre el IHCA, se realizará una visita guiada a las instalaciones del Archivo y del Centro de Documentación y se obsequiará a cada uno de los asistentes con un ejemplar de AEROPLANO correspondiente a su etapa en la Escuela y otros recuerdos de la jornada.

El Seminario será presidido por el General Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y el General Director del IHCA, asistiendo al mismo diferentes miembros del Instituto, el Museo y el Archivo. La fecha de celebración del mismo será publicada con anticipación en los distintos órganos de difusión cultural del Ejército del Aire como la Revista Aeronáutica y Astronáutica, el Museo de Aire, el IHCA y otros medios de comunicación convencionales.

El General Director del IHCA