

Los F-86 de la B.A. de Torrejón

Antecedentes

CARLOS HIDALGO GARCÍA

General del E.A.

CON motivo del desarrollo del Convenio Defensivo entre España y los Estados Unidos firmado el 26 de septiembre de 1953, se planteó la conveniencia de renovar las Fuerzas Armadas españolas cuyas dotaciones de material se habían quedado totalmente anticuadas. A estos efectos conviene recordar que la aviación de combate se encontraba ante una carencia extrema de repuestos, por lo que se había trazado un plan de reactivación de la misma para dotarla de 65 Messerschmitt con motor Hispano, 168 Messerschmitt con motor Rolls Royce y 200 Heinkel 111.

Para iniciar este plan, en 1951 se había instalado un motor Hispano-Suiza de 1300 CV en un ME-109, comenzando en 1952 la producción de 35 aviones monoplazas. Sin embargo, el motor no llegó a estar a punto en su montaje sobre estos primeros aviones en el momento previsto, por lo que no fueron entregados a las unidades operativas. Cuando se consiguió la puesta a punto de aquellos ya se había abandonado su producción en serie en favor del Rolls Royce Merlin y el Ejército del Aire había apostado ya (corría el año 1956) por la sustitución de la aviación de caza convencional por la de reactores, lo que no impidió que los últimos ME-109 estuvieran volando hasta 1957-58.

Las citadas dificultades técnicas y los problemas encontrados para la adquisición de motores, hélices y armamento, dejaba a las unidades de caza en precario ya que en las mismas se iba sufriendo cada vez mayores carencias de repuestos, que no podrían ser suplidas, por el buen conocimiento que del material tenía el personal de mantenimiento.

A las deficiencias señaladas se sumaban la falta de características de los aviones disponibles, ya que en dichas fechas los reactores, con sus elevadas prestaciones, habían desplazado a los aviones de hélice, mucho más modestos en sus capacidades e inadecuados, en consecuencia, para asegurar la soberanía en nuestro espacio aéreo ante la posibilidad de intrusiones de aviones desconocidos en el mismo. Mucho menos estaban en condiciones de plantear una hipotética batalla aérea para defender nuestra área de responsabilidad en el caso de una conflagración general o de un conflicto local que nos afectase en cuanto el contrario estuviese dotado de los anhelados aviones de caza con motores a reacción.

En este cuadro general y en el marco del citado Convenio Defensivo se cedía el uso de una serie de instalaciones en

suelo español a los Estados Unidos y éstos, entre otras contrapartidas, se aplicaban a modernizar las Fuerzas Armadas españolas y en particular al Ejército del Aire y muy especialmente a las fuerzas de Defensa Aérea. Este plan de modernización afectó fundamentalmente a las bases aéreas donde iban a ubicarse los aviones de caza a reacción, su material de enseñanza aérea, la Red de Alerta y Control y las comunicaciones y servicios en general.

Pero centrándonos en el ámbito de este trabajo hay que decir que la historia de la llegada de los F.86F a España, la potenciación de las bases aéreas a que fueron asignados y los hombres que en aquellos momentos, impulsaban la vida de las unidades estuvieron íntimamente ligados y sería injusto separar a unos de otros ya que las circunstancias de todos y su evolución en el tiempo hicieron la historia que, en este caso, se va a concretar a la Base Aérea de Torrejón y los F.86F que a la misma fueron asignados, sin soslayar las ineludibles interrelaciones con otras Unidades.

Pues bien, como ya es sabido los aviones F.86F llegaron a España cedidos por la USAF en el seno del MDAP (Programa de Defensa y Ayuda Mutua) que afectaba no solo en España sino a otros países que también recibían F.86F y aplicado al nuestro como consecuencia del ya citado Convenio de Defensa.

El plan consistía en ir transfiriendo F.86F procedentes de unidades de la USAF que eran desactivadas o provistas de nuevo material. Estos aviones se enviaban dados de baja a Francia o el Reino Unido, donde una vez revisados eran trasladados en vuelo a la Base Aérea de Getafe, en nuestro caso, donde se recepcionaba, y se mantenían hasta que eran distribuidos a las Unidades a que se destinaban. Este movimiento obligó a establecer en Getafe un contingente de personal dedicado al mantenimiento en 1er. Escalón de los aviones que esperaban su turno de volar a su unidad de destino o entrar en CASA si requerían algún mantenimiento de nivel superior.

El programa inicial de entregas estaba coordinado globalmente con el año fiscal norteamericano de los ejercicios 1954, 1955 y 1956, que comprendía el período de octubre del 54 a octubre del 55 y así sucesivamente hasta octubre del 57.

A cada uno de estos períodos de actividad económica les correspondían tres grandes bloques de entregas que estaban ajustadas como sigue:

Octubre de 1954 a octubre de 1955 - 90 aviones
 Octubre de 1955 a octubre de 1956 - 90 aviones
 Octubre de 1956 a octubre de 1957 - 90 aviones

que sumaban los 270 aviones que iban a dotar el Ejército del Aire, que serían adquiridos junto a repuesto de avión y motor para un año, con créditos del MDPA.

Las fechas límite de entrega, ya más precisas, introducían un ligero retraso para los últimos 30 aviones y se ajustaban como sigue:

Nº de aviones a entregar:	Fecha prevista:
2 F.86F	1 de julio 1955
25 F.86F	1 de octubre 1955
25 F.86F	1 de enero 1956
25 F.86F	1 de abril 1956
15 F.86F	1 de julio 1956
30 F.86F	1 de octubre 1956
30 F.86F	1 de enero 1957
30 F.86F	1 de abril 1957
30 F.86F	1 de julio 1957
30 F.86F	1 de octubre 1957
30 F.86F	1 de enero 1958

En principio un plan escalonado que, no obstante, parece demasiado ambicioso, pues se trataba de absorber un gran volumen de material de una tecnología totalmente nueva. No obstante, los resultados obtenidos parecen avalar el plan de entregas inicialmente trazado, en cuanto se refiere a la primera unidad organizada.

Centrándonos en el mismo podemos observar que hay dos aviones más de los 270 previstos. Estos dos aviones fueron entregados al principio con objeto de que los especialistas tuviesen sus primeros contactos con los aviones manipulando precisamente sobre estas dos unidades "sacrificadas" a tal propósito. Posiblemente fue la solución más adecuada al momento pero hay que significar que en adquisiciones de otro material estadounidense este procedimiento no ha vuelto a repetirse. En la recepción de los F.104, F.4 ó F.18 se han adquirido sistemas maquetizados que han permitido estudiar los aviones en detalle sin sacrificar ningún elemento para dedicarlo al aprendizaje.

El 1 de julio de 1958 las cifras habían evolucionado de forma que el total de aviones recibidos era de 226, cuando ya deberían haber sido entregados los 272 convenidos y, de este total, 209 estaban distribuidos entre las Unidades y 17 en Maestranza. Durante este período siempre existió un elevado número de aviones en Getafe pendientes de recepción y distribución, lo que convirtió a esta base en una importante unidad de reactores sin que, no obstante, estuviese previsto que fuese a estar dotada permanentemente de este tipo de material.

Es interesante reseñar que el 16 de diciembre de 1954, mediante Ley, se habilitó un Suplemento de Crédito de 7.701.036,10 pts. "para pago de los gastos que ocasione el desplazamiento y estancia de comisiones y cursos en el extranjero realizados como consecuencia del pacto con Norteamérica." Esta actividad docente permitió que a primeros de julio de 1955, es decir a la llegada de los dos aviones dedicados a la instrucción del personal especialista y tres meses antes de la recepción del primer lote de 25 aviones, ya habían realizado cursos de transformación al material F.86F,

en instalaciones de la USAF, tanto en Alemania como en Estados Unidos, un total de 59 Jefes y Oficiales, así como 334 Suboficiales, Clases de Tropa y 7 civiles. Además, otras 80 personas se encontraban realizando cursos, como se detallaba en un informe enviado al Alto Estado Mayor en la fecha citada.

La cifra parece modesta si se tiene en cuenta el número de bases a transformar y el número de aviones a sostener. Sin embargo, las demoras en la activación de las unidades permitieron que el número de personas preparadas fuese más coherente con las necesidades que se iban presentando. Es interesante reseñar, respecto a las necesidades de personal especialista, que la Dirección General de Industria destacaba permanentemente en sus informes de la época la falta de personal capacitado para mantenimiento en 1er. escalón de los aviones F.86F que se acumulaban en la B.A. de Getafe pendientes de su destino a las Unidades. En cambio, destacaba que en aquellas en que se disponía de este material, su comportamiento era bueno y el personal de mantenimiento era capaz, en general, de solucionar los problemas que se presentaban siempre y cuando se dispusiese del repuesto necesario, que como en tantas ocasiones eran el punto débil del sistema.

En cualquier caso, como ya se ha apuntado, el plan de activación de unidades resultaba muy ambicioso al intentar poner en funcionamiento demasiadas en un corto espacio de tiempo, cuando ello implicaba un salto tecnológico muy superior a cualquier otro acometido hasta el momento, exigiendo unas modalidades operativas y logísticas que introducían cambios drásticos respecto al pasado.

Sea como sea, el Estado Mayor del Aire informaba al Ministro en diciembre de 1954 que las provisiones de activación de las unidades y la dotación inicial de las mismas sería el siguiente:

- Base Aérea de Manises se activaría en abril de 1955 con 25 aviones
- Base Aérea de Valladolid se activaría en julio de 1955 con 25 aviones
- Base Aérea de Son San Juan se activaría en octubre de 1955 con 25 aviones

El resto de las bases se activarían durante 1956.

No obstante, esta previsión inicial fue rectificada sobre el mismo documento original que quedó como sigue:

- Base Aérea de Manises se activaría en julio de 1955
- Base Aérea de Valladolid se activaría en octubre de 1955
- Base Aérea de Son San Juan se activaría en diciembre de 1955

Las demás bases deberían activarse en 1956.

Este plan de renovación de las Unidades sufrió varias modificaciones y, finalmente, en un informe del EMA para el Tte. Gral. Jefe del Alto Estado Mayor se fijaron las siguientes fechas de activación y efectivos de dotación:

Manises con 2 escuadrones	1º de octubre 1955
Son San Juan con 1 escuadrón	1º de enero 1956
Villanubla con 2 escuadrones	1º de abril 1956
Torrejón con 1 escuadrón	1º de julio 1956
Morón con 1 escuadrón	1º de noviembre 1956
Zaragoza con 1 escuadrón	1º de abril 1957
Reus con 2 escuadrones	En 1958

A pesar de todo, hay que recordar que en la Base Aérea de Manises, el 11 Escuadrón dotado de F.86F se activó el 1º de octubre de 1955, lo que representa un acierto importante en un programa de la magnitud como el que nos ocupa, mientras que el 12 Escuadrón se organizó a principios de 1956. En cambio, la activación de otras unidades fue menos afortunada pues las Bases Aéreas de Valladolid y Reus no fueron dotadas de aviones F.86F, y Torrejón tuvo un retraso de tres años, más imputable a la infraestructura y cambios en las decisiones que a la entrega de los aviones.

LOS PREPARATIVOS

EN 1957 el Director General de Industria y Material se dirigía al Coronel Jefe de la B.A. de Torrejón para comunicarle que habían sido entregadas al Jefe del Escuadrón de Abastecimiento de la Unidad las relaciones de materiales "Repuestos para aviones F.86F de la 3ª Ala, calculados para 90 aviones durante 180 días, así como los equipos y herramientas necesarias". Así mismo, comunicaba que se había adjuntado la lista de repuestos para 1º y 2º Escalón de la 3ª Ala para 75 aviones y 180 días.

Todo ello con objeto de que se confeccionasen las fichas de movimientos de aviones y los niveles de reposición. Para los cálculos se advertía que los aviones que correspondían a Torrejón serían 30 y el período de reposición de 90 días, por lo que el nivel inicial debía calcularse en $1/3 \times 1/2 = 1/6$ del listado suministrado.

Por otra parte, ya a principio de año la citada autoridad había comunicado a la Maestranza de Madrid que sería el depósito del material que dotaría a la futura 3ª Ala, pero que de momento no se suministrase nada a Torrejón por carecer de instalaciones. Sin embargo, en enero de 1958 se insta a la citada Maestranza a que envíe a Villanubla y Torrejón el material que le falta con cargo al programa "Deficiencias" al objeto de dotar a la 3ª Ala.

De todo ello se infiere que bajo la denominación de 3ª Ala se agrupaban los dos Escuadrones de Villanubla y el Escuadrón de Torrejón y que, posiblemente, dicha denominación genérica tuviese el propósito de facilitar los cálculos de necesidades. Sin embargo, este tipo de aproximación no parece adecuada ya que si en ambas bases se iba a establecer un 2º escalón de mantenimiento, hay utillaje que debería dotar a ambos independientemente del número de aviones a mantener.

Por si fuera poco el retraso e indefinición existentes, en 1958 se decidió crear el Escuadrón de F.86F en la B.A. de Talavera, por lo que se ordenó que el 50% del material destinado a Villanubla se trasladase a la base anteriormente citada.

La decisión estuvo documentada por un informe del Jefe del Mando de la Defensa al Ministro del Aire fechado el 16 de mayo del 58 en el que aconseja el despliegue de uno de los escuadrones de Valladolid a la B.A. de Morón, aduciendo una mejor situación táctica así como disponerse de una pista adecuada y el apoyo a las operaciones de una unidad de radar en sus proximidades, circunstancias que no concurrían en Valladolid. Respecto al segundo escuadrón, se

aconsejaba su despliegue a Talavera, con lo que se homogeneizaba la enseñanza, se completaba la instrucción en reactores y, lo más importante, se descargaba a las unidades de la función de instruir a las tripulaciones recién destinadas, lo que mejoraba su operatividad al no distraer tripulaciones ni horas de vuelo en una función que no era la principal de la unidad. Obviamente el argumento estaba bien fundamentado, teniendo en cuenta la homogeneidad del material que dotaba a las unidades.

Por su parte, el Estado Mayor, en otro informe fechado el 19 de mayo del 58, se mostraba partidario de mantener el segundo Escuadrón en Valladolid y que el sistema de adaptación al F.86F se siguiese haciendo en las unidades o más concretamente en Manises, que era la única preparada en aquellas fechas para hacerlo.

De esta forma la 3ª Ala quedó distribuida entre Morón, Talavera y Torrejón, lo que de alguna manera desaceleró la puesta a punto de ésta, ya que la dotación de las dos primeras resultaba más apremiante que esta última, por lo que en octubre de 1958 se dotó a la Escuela de Reactores con un Escuadrón de "Sabres" con la misión de desarrollar un curso de adaptación a este material de 40 horas de vuelo, para pilotos que ya tuviesen hecho el Curso de Reactores en T.33.

Estas vacilaciones iniciales debieron influir en el hecho de que Torrejón, que debería haber sido dotada con un Escuadrón de F.86F en 1956, se encontrase con que en octubre de 1957 no solo no había empezado a actuar, sino que al cambio de despliegue citado venían a sumarse las dudas operativas sobre la viabilidad de instalar en dicha base el 61 Escuadrón por las interferencias que su actividad aérea podía representar para el tráfico de Barajas. En consecuencia, se estudiaba como alternativa su instalación en la Base Aérea de Getafe o en la de Albacete, con las obvias ventajas de la primera en cuanto a un conocimiento previo del material F.86F que venían recibiendo desde hacía más de dos años, y la libertad de espacios aéreos que siempre han concurrido en la segunda. En documentos de dicha fecha se apremiaba a tomar una decisión, ya que se trataba de asignar fondos en el presupuesto del 57-58 a una unidad u otra en orden de adecuar las instalaciones al fin que iban a tener que soportar. En la directriz del documento que pide la decisión se dice algo tan inconcreto como familiar últimamente, y era que debería conseguirse alguna economía respecto al presupuesto del 56-57 para lo cual se reduciría la contratación de personal y el consumo de combustible, dándose prioridad a las instalaciones y planes de instrucción de los reactores.

Así a Torrejón se le asignaba una partida de las contrapartidas recibidas de Estados Unidos que se dedicaban a la construcción de 20 barracones, cocheras, pabellones de Oficiales y Suboficiales, Mayoría, Servicios, Jefatura de la Base y Central Eléctrica.

Todo ello sí es una fuerte desviación del plan inicial, en el cual, como se ha dicho, se preveía la activación de la unidad durante 1956 y que como veremos más tarde no se produjo hasta 1959.

LA FASE INICIAL

NO obstante, que nadie piense que en 1957 no había nada construido en la Base Aérea de Torrejón. Por el contrario, la base figuraba como tal desde el destino de su primer Comandante, el Coronel D. Mariano Cuadra Medina el 14.11.54 ya que hasta dicha fecha las referencias mencionan el Aeródromo de Torrejón.

En sus orígenes los terrenos iban a ser destinados a establecer en ellos el aeropuerto civil, pero fueron desechados por su lejanía. Adquirió entonces los terrenos el Ministerio del Aire, quien los puso a disposición del INTA en 1947. Posteriormente, con motivo de los acuerdos hispano-norteamericanos éstos escogieron la pista de ensayos de Torrejón, para implantar sobre ella la nueva gran pista y desarrollar la futura base conjunta en su zona Este. En esta ubicación se construyeron tres áreas de diferente aplicación funcional: la española, la norteamericana y una común como eran las pistas, aparcamientos e instalaciones de control de tráfico. Pues bien, en 1957 esta parte común estaba terminada así como lo que se podía apreciar de la parte norteamericana, pero la zona española que se centraba en torno a lo que actualmente son las instalaciones del 43 Grupo y estaban constituidas por el edificio del Escuadrón de Vuelo, el de Mantenimiento, así como el edificio de Abastecimiento, la Jefatura, que además albergaría la mayoría y los servicios de personal y administrativos, se encontraban sin construir.

Algunas instalaciones claves en el funcionamiento de una Unidad Aérea, tenían ubicaciones provisionales, como el Escuadrón de Abastecimiento, que era un barracón de aluminio ondulado sobre base de ladrillo, y lo mismo ocurría con los alojamientos de tropa, armamento, servicios eclesiásticos, el botiquín, etc., que contaban con instalaciones provisionales. En consecuencia, resultaba urgente decidir la aloca- ción de medios en los presupuestos si finalmente se iban a recibir los aviones, pues en la citada fecha no se estaba en condiciones de recepcionarlos ni se disponía del personal que debía mantenerlos y operarlos.

No obstante, el autor puede dar fe que en septiembre de 1957 se inauguró la pista de la Base Aérea de Torrejón.

Los hechos ocurrieron de la forma siguiente: El Suboficial de Servicio en la torre de control llamó al Oficial de Vuelo y más o menos le dijo: "Mi Teniente, va a tomar tierra un C.47 de la USAF". La noticia impactó al pequeño grupo de Oficiales que estábamos reunidos en aquel momento, en primer lugar porque era el primer avión que tomaba tierra en la pista y en segundo lugar porque "C.47" sonaba a avión de prestaciones desconocidas ya que lo que sí se rumoreaba era el destino a la base de los B.47. En cualquier caso, corrimos al pie de la antigua torre del INTA, cerca de la cual nos encontrábamos, para ver aterrizar al desconocido pionero. No tardamos en regresar un tanto desilusionados cuando vimos aterrizar un modesto DC.3 por la pista 23 que, tras rodar hasta la primera intersección giraba a la izquierda



Entrada al 61 Escuadrón. Todavía carece del cartel identificador.

Cuadro n.º 1

Fecha de destino y aptitud en reactores de los primeros oficiales del 61 Escuadrón

- Cap. D. César Villalonga Alonso
Curso de Reactores en Talavera en 1954, de instructor en T.33 en Furstenfeldbrück. Adaptación al F.86 en la B.A. de Hachshice en Alemania. Destinado en B.A. de Torrejón en octubre de 1957, procedente del Ala 1.
Jefe de Operaciones del 61 Escuadrón.
- Cap. D. Carlos Baudot Mansilla
Curso de Reactores en Furstenfeldbrück en 1955. Curso de Tiro en F.86 en Williams. Estados Unidos. Destinado a la B.A. de Torrejón en julio de 1957.
Jefe de la 1ª Ella. del 61 Escuadrón
- Cap. D. Pedro Monedo Somacarrera
Curso de Reactores en T.33 y F.86 en Estados Unidos en 1956. Destinado a la B.A. de Torrejón en julio de 1957 procedente del Ala 2.
Jefe de la 2ª Ella. del 61 Escuadrón.
- Cap. D. Vicente Roa Labra
Profesor de la Escuela de Reactores. Curso de Tiro en F.86 en Williams. Estados Unidos en 1957. Destinado a la B.A. de Torrejón en noviembre de 1957.
Posible Jefe de la 3ª Ella. del 61 Escuadrón.
- Cap. D. Mariano Ortiz Rojo
Curso de Reactores en Furstenfeldbrück en 1956. Curso de F.86 en Williams. Estados Unidos en noviembre de 1956. Destinado a la B.A. de Torrejón en septiembre de 1957.
Jefe de la 4ª Ella. del 61 Escuadrón. En marzo de 1958 cambió de situación
- Cap. D. Fernando Esteban Rodríguez Sedano
Curso de T.33 en Furstenfeldbrück, Alemania. En 1956-57 hace el curso de F.86 en Estados Unidos. Destinado a la B.A. de Torrejón en noviembre de 1957, procedente del Ala 1.
- Cap. D. Carlos Valero Alonso
Curso de Reactores en Furstenfeldbrück en 1956 y de F.86 en Estados Unidos en el mismo año. Destinado a la B.A. de Torrejón en noviembre de 1957.
- Tte. D. José Mª García Riera
Curso de T.33 en Talavera en 1957. Destinado a la B.A. de Torrejón en julio de 1957. Sin curso de F.86. Cambia de destino en octubre de 1957.
- Tte. D. Carlos Hidalgo García
Destinado en la B.A. de Torrejón en julio de 1957. Sin curso de reactores. Enviado el mismo año a Estados Unidos para realizar curso en T.33 y curso de Tiro en F.86.

para dirigirse al aparcamiento americano y dándonos su cola entre despectivo y altanero. Así se vivió la inauguración de la pista de la base a nivel de la oficialidad y se ignora si a otros niveles hubo mayores celebraciones. Lo cierto es que los F.86F no se encontraban allí para participar en el evento.

Esta anécdota nos centra en la situación de la Base Aérea de Torrejón en el verano-otoño de 1957, donde según los planes previstos ya deberían haber llegado los F.86F y donde la realidad era que aún se dudaba de la ubicación de un Escuadrón en la misma. A pesar de ello las obras en las instalaciones españolas seguían a buen ritmo y desde la parte que ocupábamos parecían un espejismo que se agrandaba con el paso del tiempo. En realidad disponíamos de un pequeño bar con tres o cuatro habitaciones para los Oficiales de servicio, próximo a la torre del INTA, donde se ubicaba la

jefatura de la base, mientras la tropa se alojaba también en las instalaciones del INTA. El edificio citado, al que podríamos calificar como embrión de Pabellón de Oficiales, era un adosado del barracón de mantenimiento y persiste en nuestros días con el número 1201.

En 1957 empiezan a ser destinados a la B.A. de Torrejón mandada por el Coronel D. Mariano Cuadra Medina los Jefes y Oficiales del S.V. que se relacionan en el cuadro n.º 1 y que fueron el núcleo sobre el cual se constituyó la futura Unidad de Fuerzas Aéreas. Durante 1958 siguió una lenta incorporación de pilotos hasta que en 1959 se produce un destino masivo de personal.

En 1957 la Lista de Revista de la Mayoría de la B.A. de Torrejón relaciona un total de 33 pilotos, incluyendo a los ya citados en el Cuadro n.º 1 y a los pertenecientes al Grupo de Experimentación. Sin embargo, estos últimos nunca estuvieron integrados en la Unidad de Reactores.

También hay que significar que la presencia de alguno de los Oficiales que aparecen en el Cuadro n.º 1 fue efímera como puede apreciarse en el mismo, donde se detalla la fecha de incorporación de cada uno a la Unidad, su aptitud en reactores y su destino fuera, cuando se produjo prematuramente.

La plantilla total de la base era de 150 hombres desde el Coronel al último Cabo Ayudante y además contaba con 164 soldados y 27 Alumnos Ayudantes de Ingenieros Aeronáuticos, cuya escuela, como es sabido, se encontraba en la zona del INTA.

En esta época la unidad tenía una plantilla de 26 aviones de los que 6 estaban desplegados en Getafe en estado operativo, según los partes de la época.

Se aseguraba que la llegada de los F.86F a Torrejón era inminente, que incluso estaban en Getafe y que pronto se iniciarían los vuelos desde dicha base, como así fue a finales de 1957. Pero hasta que llegó aquel momento el único material volante del que se disponía en la Base era dos aviones L.8C, en las que realizaban las prácticas de vuelo los pilotos destinados y se hacían cosas tan emocionantes como ir a buscar material a la Maestranza de Cuatro Vientos o cosas extravagantes, vistas con la óptica de hoy día, como dar volteretas en la zona que ocupa la Avenida de América y Francisco Silvela.

LA FUNDACIÓN DEL 61 ESCUADRÓN

LA primera fecha que se ha encontrado como reconocimiento público de la existencia del 61 Escuadrón ha sido el 5 de abril de 1958, fecha en que dicha Unidad aparece adscrita al Mando de Defensa Aérea constituido, como se sabe, por Decreto del 13 de abril de 1956 (BOE 11 1/56).

Pero aunque no ha aparecido un documento específico creando el 61 Escuadrón, lo cierto es que el 24 de septiembre de 1957 se nombra Jefe de la Unidad de Vuelo de la Base Aérea de Torrejón, al Comandante D. Anselmo Martínez Pesquera, y que en Getafe los aviones del 61 Escuadrón empiezan a volar en el último trimestre de 1957, y a partir de abril aparecen referencias genéricas a la base y específicas al Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

En el cuadro n.º 2 se relacionan los sucesivos Coroneles



Archivo Monterde

El escuadrón se autoidentifica con un gran cartel a la entrada del edificio.

Jefes de Base o Ala mientras los F.86 permanecieron en Torrejón y en el cuadro n° 3 se cita a los Jefes del Escuadrón de F.86.

En cualquier caso, entre las fechas citadas como de creación del 61 Escuadrón y la de nombramiento de su primer Jefe hay unos 6 meses de diferencia que sería el margen de error en el peor de los casos.

Por otra parte, como las instalaciones del Escuadrón no permitían albergar y operar a los F.86F los pilotos, mecánicos y aviones empezaron a actuar, como se ha dicho, desde la B.A. de Getafe, donde al carecer también de instalaciones adecuadas se preparaban los vuelos o trabajos desde tiendas de campaña habilitadas a estos efectos.

Los pilotos de reactores con aptitud de F.86 que figuran en el cuadro n° 1 fueron los que iniciaron los vuelos de los F.86F de Torrejón que operaban desde la B.A. de Getafe desde 1957.

No podemos olvidar que compartiendo esfuerzos con las tripulaciones y la Jefatura de la base se encontraban también en estos primeros estertores de la Unidad un grupo de personal de tierra y especialistas que genéricamente, ya se han citado anteriormente, y de los que 32 prestaban apoyo directamente en Getafe.

Como consecuencia de esta actividad aérea se originaron los primeros incidentes en vuelo en los que aparecen involucrados pilotos y aviones del 61 Escuadrón. El primero se registró el 20 de marzo de 1958, es decir antes que fuese creado oficialmente el 61 Escuadrón. Se trató de la colisión en vuelo de los aviones C.5/216 y C.5/223 por deslumbramiento de uno de los pilotos y con el resultado de daños menores para el material y sin consecuencias para el personal. Posteriormente, el 9 de octubre del mismo año se produjo el lanzamiento de los tanques al despegue del avión C.5/161, al haber percibido el piloto olor a quemado. El aterrizaje posterior se produjo sin más incidentes.

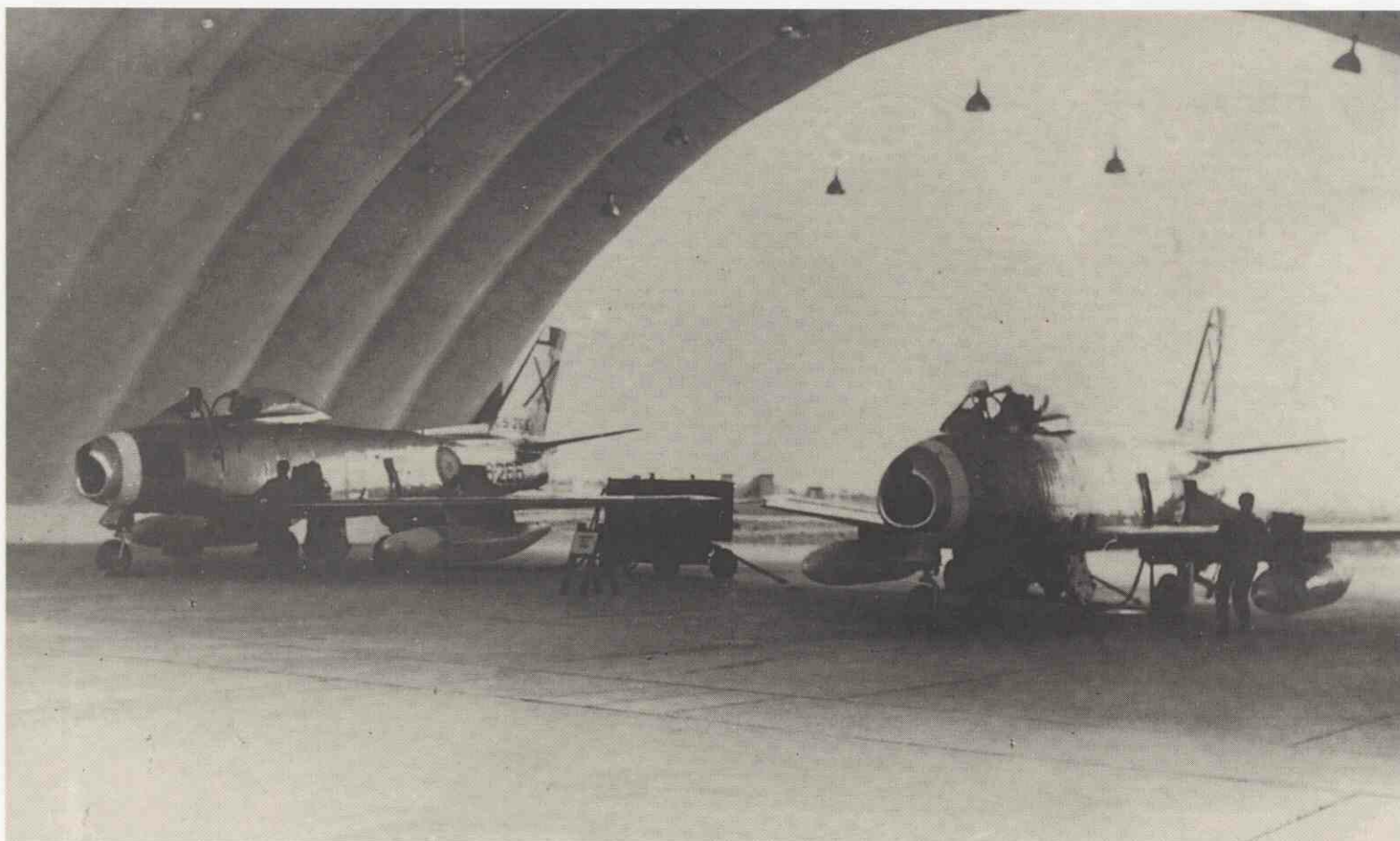
LA CONSOLIDACIÓN DE LA UNIDAD

LA Unidad estuvo operando en estas precarias condiciones durante algo más de un año, pues en mayo de 1959 al haberse terminado las obras básicas para poder operar desde Torrejón se produjo el traslado de los aviones a la zona de aparcamiento asignado al 61 Escuadrón, que era aproximadamente la que actualmente ocupan los aviones del Grupo 43.

Las instalaciones disponibles en aquel momento eran la Jefatura de la Base, que se había trasladado desde la anti-

Cuadro n.º 2 Coronel Jefes de Base o Ala durante la presencia de los F-86 en la B.A. de Torrejón

Cor. D. Mariano Cuadra Medina	Noviembre 1954. Febrero 1960
" D. Antonio de Alos Herrero	Marzo 1960. Agosto 1965
" D. Gonzalo Hevia Alvarez de Quiñones	Agosto 1965. Junio 1967
" D. Rafael Lorenzo Vellido	Junio 1967. Junio 1975



Archivo IHCA

Dos F.86 del Ala n° 6 montando el servicio de alarma.

gua torre de control existente en las instalaciones del INTA, el hangar de mantenimiento y cinco barracones con base de mampostería y la parte superior metálica que hacían de almacén de abastecimiento y eran del mismo tipo que los que albergaban capilla, el botiquín o las compañías de tropa. El edificio del 61 Escuadrón que estaba sin terminar se finalizaría poco después.

En realidad el 3 de mayo se había producido un ensayo general de lo que podría ser operar desde la plataforma de

Torrejón al estacionarse en la misma 92 F.86F, de los que 88 desfilaron sobre la Castellana dando una muestra del nivel de instrucción alcanzado por las tripulaciones y del poder aéreo de que el Ejército del Aire disponía en aquel momento.

Como miembros de aquella formación se encontraban ocho pilotos del 61 Escuadrón, que fueron el Coronel Cuadra, el Tte. Cor. Elvira, los Comtes. Sepúlveda y Calvo Ugarte y los Capitanes Baudot, Monedo, Villalonga y Olaya, que formaron la 2ª y 4ª Escuadrillas, todos ellos relacionados en el cuadro de pioneros ya reseñado excepto el Cap. Olaya que se incorporó a la Unidad en 1958.

Los ocho aviones participantes más los cuatro reservas



Archivo M. Peral

El Tte. Martínez Peral fue el creador del emblema del "Gato" que utilizan los aviones del Ala 12 en el momento actual.

Cuadro n.º 3 Jefes del Escuadrón de F.86

Comte. D. Anselmo Martínez Pesquera	24.09.57 al 03.10.58
" D. Benjamín Sepúlveda Pariente	01.10.58 al 24.09.59
" D. Antonio Calvo Ugarte	24.09.59 al 03.09.61
" D. Benjamín Sepúlveda Pariente	28.09.61 al 29.05.62
" D. Antonio Calvo Ugarte	29.05.62 al 28.05.63
" D. Trinidad Fernández Muñoz	28.06.63 al 29.05.64
Pérez de Guzmán y Escrivá de Romani	02.06.64 al 03.07.64
" D. José L. Martorell Guisasola	15.01.65 al 09.12.67
Tte.Cor. D. Francisco García Díaz	09.12.67 al 25.02.71

Jefes del Escuadrón de F.86 desde su creación a su disolución. No se incluyen los que en algún momento lo fueron con carácter temporal.

Cuadro n.º 4

Pilotos de reactores destinados en el Ala 6 o en el 61 Escuadrón en 1959

Coronel	D. Mariano Cuadra Medina **
Tte. Cor.	D. Emiliano Barañano Martínez **
Tte. Cor.	D. César Elvira Pisón **
Comte.	D. Francisco López Mayo
	D. Anselmo Martínez Pesquera **
	D. Benjamín Sepúlveda Pariente **
	D. José Viema Sieira
	D. Antonio Calvo Ugarte **
Capitán	D. Carlos Baudot Mansilla **
	D. Pedro Monedo Somacarrera **
	D. Carlos Valero Alonso **
	D. Esteban Rodríguez Sedano **
	D. Vicente Roa Labra **
	D. César Villalonga Alonso **
	D. José L. Olaya Pina
	D. Carlos Pérez Caballero Martínez
	D. Guillermo Delgado Olivares
	D. Agustín Palomino Valencia
	D. José Chillón Ortega
	D. Roberto Seoane Cortés
	D. Manuel Ruiz Martínez
	D. Manuel García Riera
Teniente	D. Fernando Díaz Sintés
	D. Antonio Ordovás Artieda
	D. José Ramón Sáenz de Santamaría *
	D. Francisco Mira Pérez *
	D. José L. Revueltas Salinas*
	D. José de la Fuente Arévalo *
	D. Jaime Pelayo Martorell Balien *
	D. Ventura González Moñino *
	D. Baldomero Monterde Fomos *
	D. Marcelino Sánchez López *
	D. Carlos Hidalgo García **
	D. Roberto Alonso Gárate *
	D. Pablo Martínez Peral *
	D. Alfredo Arija Arrabal *
Subteniente	D. José L. Mata Pérea ***

- * Oficiales con curso de reactores recién terminado en EE.UU.
 ** Oficiales que figuran en el Cuadro n.º 1 como pioneros en la Unidad.
 *** Primer Suboficial de Complemento reactorista de la Unidad.

correspondieron al 61 Escuadrón. Sin embargo, solo los C.5/251, 254, 248 y 185 están identificados.

Es de significar que en dicha fecha el edificio que albergaría al 61 Escuadrón estaba sin terminar, careciendo incluso de instalación de servicios, como se cita en "Un día en la vida de 100 pilotos de "Sabres" de Rafael de Madariaga, publicada en *Aeroplano* n.º 10.

El 6 de junio de 1959 se creó el Ala de Caza n.º 6 con el 61 Escuadrón como su unidad de Fuerza Aérea, y a dicha Ala pasaron destinados los componentes del citado Escuadrón, que hasta aquella fecha había pertenecido a la Base Aérea de Torrejón. Pocos días después, el 29 de junio de 1959, el nombre cambió a Ala n.º 6, al igual que sucedió con las otras Alas de Caza.

La personalidad de la unidad fue consolidándose con la incorporación de nuevas tripulaciones a lo largo del año 1959. Este nuevo personal venía ya con el curso de reac-

tores completo, incluyendo su adaptación al F.86F. Un número importante de los mismos había recibido su instrucción en Estados Unidos y habían incluso realizado el curso de tiro con este material.

En el verano de 1959, se encontraban destinados en el Ala n.º 6 ó en el 61 Escuadrón el personal piloto de reactores que se relaciona en el cuadro n.º 4.

Cuando empezaron a incorporarse estas nuevas tripulaciones, el Jefe del Escuadrón era el Comte. D. Benjamín Sepúlveda Pariente, quien fue relevado por el Comte. D. Antonio Calvo Ugarte, como se indica en el cuadro n.º 3.

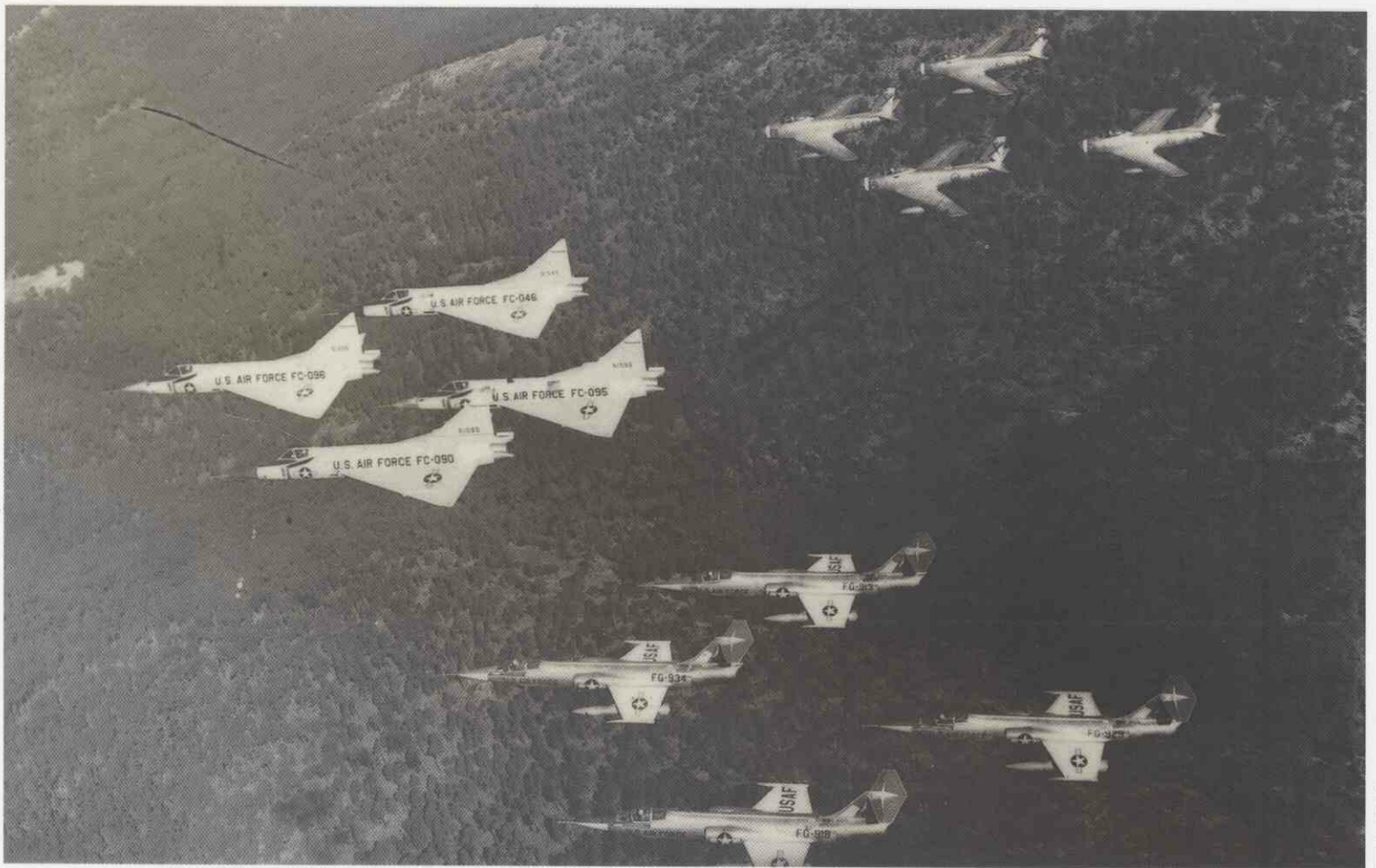
El Comte. Ugarte había hecho el curso de reactores en la base de Furstenfeldbruck, en Alemania, y después de estar destinado en Talavera como profesor, llegó a la Base Aérea de Torrejón en septiembre de 1957, y una vez hecho el curso de adaptación al F.86F en la B.A. de Manises empezó a volar con los pioneros de aquel año mientras organizaba el Escuadrón de Abastecimientos y/o Mantenimiento, labor en la que iban rotando los Comtes. destinados en el Ala.

Pero como es natural este grupo de pilotos poco hubiese podido hacer de no estar apoyados por otro más numeroso de personal de otras escalas, cuerpos y especialidades que son los que figuran en el cuadro n.º 5.

El personal que aparece destinado en el Ala n.º 6 es el que globalmente se relaciona en el citado cuadro, sin haber descendido al detalle nominal de cada especialidad por el largo listado que representaría y admitiendo que pueda existir alguna desviación que no se haya podido detectar. Sin embargo, estas cifras y estos nombres están documentados y responden a un corte en el tiempo que coincide con la creación oficial del Ala y que a buen seguro se modificó rápida-



El Tte. Martínez Peral en el avión de Caza n.º 6 al que se aprecia el emblema que él mismo diseñó.



Archivo IHCA

Formación de F.102, F.104 de la USAF con los F.86 del Ala de Caza nº 6 en diciembre de 1960 combinada de módulos y FF.AA. Los F.102 habían sustituido a los F.86D para realizar un servicio de alarma durante la noche.



Archivo Olaya

El Tte. Monterde en vuelo en el invierno de 1960.

Cuadro n.º 5 Personal de Cuerpos y Escalas destinados en el Ala 6 en 1959

Servicio de Tierra		Cuerpo de Sanidad	
Comte.	D. Rafael Collado Acosta	Comte.	D. Antonio Alvarez Barcenilla
Cap.	D. Félix Rengifo Fernández	Cap.	D. Joaquín Ugedo Abril
"	D. José Gómez Martínez	"	D. Vicente Velamazán Díaz
"	D. Alejandro Martínez Camino	"	D. Pedro Herrero Aldama
"	D. Juan José Escrivá de Romaní		
"	D. Manuel López Ayerbe		
"	D. Eladio Muñoz Mtnez.-Esperanza		
		Cuerpo de Ing. Aeron.	
Tte.	D. Francisco Ferrer Gómez	Comte.	D. Julio Nadal Aixala
"	D. José Ripoll Díez	Ayte. 1ª	D. Amado Cruz Velasco
"	D. Arturo Pérez Pascual	Ayte. 1ª	D. Ramón Orbea Cánovas
		Ayte. 2ª	D. Fernando García Cernuda Calleja
Escala de Especialistas			
Cap.	D. José Bengoa Pérez	Cuerpo de Intendencia	
Tte.	D. Ricardo González Suaces		
"	D. José Amat Terol	Cap.	D. Ricardo García Salas
"	D. Joaquín Ontañón Casanueva		
"	D. José Mª Escobar Espinosa		
26	Suboficiales	Fotografía y Cartografía	
21	Cabos 1º Aytes.		
		2	Suboficiales
		3	Cabos 1º Aytes.
Radiotelegrafistas			
Tte.	D. Miguel Molinero Rienda	Mecánico de Transmisiones	
4	Suboficiales		
8	Cabos 1º Aytes.	1	Sgto. 1º
Mecánicos Radiotelegrafistas		Armeros Artificieros	
Tte.	D. Víctor Romero Alonso	Tte.	D. Laudelino Sánchez Alvarez
4	Suboficiales	"	D. Francisco Pichardo Robledo
4	Cabos 1º Aytes.	10	Suboficiales
		5	Cabos 1º Aytes

mente como consecuencia del movimiento a que están sometidas las plantillas de las unidades con permanentes incorporaciones y bajas en las mismas.

LA MADUREZ

EN aquellos primeros tiempos del verano de 1959, el interés principal se centraba en conseguir que las tripulaciones estuviesen calificadas de "Aptas para la Alerta" con objeto de que el Escuadrón se hiciese cargo del Servicio de Alarma que hasta aquel momento venían desarrollando los pilotos de la USAF, que disponían de aviones F.86D con radar, mientras que sus controladores y oficiales dirigían Escuadrones de Alerta y Control así como el Centro de Operaciones de Combate en combinación con Oficiales españoles, que teóricamente, eran los Jefes de las Salas.

Las alarmas se iniciaron una vez que hubo suficientes tripulaciones calificadas en tiro aire-aire.

El servicio se montó solo durante las horas de luz, desde media hora antes del orto hasta media hora después del

ocaso, mientras que los americanos montaban el servicio durante las horas de oscuridad. Esta situación se mantuvo hasta que los F. 104 se hicieron cargo de la alarma las 24 horas del día.

Como las instalaciones no estaban terminadas se dormía en las habitaciones del adosado al barracón del INTA, por lo que para iniciar el servicio en verano resultaba prácticamente imposible descansar la noche previa, pues era necesario cruzar la pista, en un vehículo carente de radio, por lo que había que esperar a que te vieses desde la torre y te dieran luz verde. A veces, se producían unos minutos de demora que a los forzados madrugadores les parecían horas. A continuación había que revisar los aviones, ponerlos en marcha y rodar hasta el barracón de alerta, donde se releaba a los guardianes de la noche.

Desde luego la situación mejoró mucho cuando se entregaron la cafetería y habitaciones que había junto a la entonces nueva torre de control. Ver la fotografía n.º 8 donde aparecen dos aviones del 61 Escuadrón en el barracón de alarma. El avión C5. 266 estuvo en la Unidad en 1960.

En el año 1959 se creó el emblema de la Unidad. El conocido gato negro con su expresión agresiva que desde entonces han lucido todos los aviones herederos de aquellos "Sabres" que dotaron a la primera unidad de caza que se ubicó en la B.A. de Torrejón, y que junto a su indicativo de radio "TENIS" han venido identificando a los cazadores procedentes de dicha Base.

Los hechos se desarrollaron más o menos como sigue: el Coronel Cuadra, que como ya se ha dicho era el Comte. de la Base Aérea y del Ala n.º 6, comunicó a los oficiales que podíamos aportar ideas y bocetos para dotar a la unidad del emblema que carecía, para lo cual dió un plazo para pre-

Cuadro n.º 6 Participaron del 61 Escuadrón en Ejercicios entre los años 58-60

1958: 4 aviones al Mando del Comte. Sepúlveda realizan un vuelo de demostración en la B.A. de Getafe con motivo de la entrega de una bandera a dicha Unidad.

1959: Ejercicio Trompera Bravo. Con 6 aviones que actúan como blancos desde la B.A. de Talavera.

1960: Ejercicio Big Deal. Con 8 aviones en 30 minutos y 8 aviones en 1 h. para misiones CAP.

Abril

1960: Ejercicio Dead Horn. Los aviones del 61 Escuadrón deberán rellenar un plan de vuelos normal para intentar despegar a unas horas establecidas por el Puesto de Mando siempre que no sea posible el despegue inmediato.

Julio

1960: Ejercicio Purple Sage. El 61 Escuadrón participa con
2 aviones en 5 minutos
2 aviones en 15 minutos
resto aviones en 1 hora

Ambos ejercicios fueron conjuntos y marcaban la normalización de las actuaciones del 61 Escuadrón en los ejercicios que en aquellas fechas organizaba y dirigía el Mando de la Defensa, además de los clásicos Red Eyes de defensa aérea, combinados con la 65 Div de la USAF, frente a la NAVY que actuaba como atacante con sus A3D, A4D, F8U. A6D.



Archivo IHCA

En vuelo hacia el Polígono de Bárdenas en 1963.



Archivo G. Serrano

Reunión en 1980 de antiguos miembros del 61 Escuadrón. De pie: Escudero (meteorólogo), Sánchez López, Arija, Arrabal, Mira, Pichardo, nuestro armero encargado de Pabellones. Agachados: G. Salas (Intendencia), Monterde y Martínez Peral.

sentar las propuestas, cosa que haríamos de manera pública, para que finalmente la elección la realizásemos los propios oficiales.

El día fijado los artistas de la unidad presentaron sus propuestas y el Coronel la suya, que se correspondía con el emblema de una de las unidades de Caza que participaron en la Guerra Civil.

Obviamente la elección popular recayó sobre el gato, que había sido presentado por el Tte. D. Pablo Martínez Peral.

La votación se realizó en un salón que había en la planta baja del edificio existente junto a la torre de vuelos del INTA, y el Coronel, a quien no pareció complacerle mucho la elección, se marchó rápidamente del salón. Sin embargo, honró su compromiso logrando las autorizaciones pertinentes para que el emblema figurase en el fuselaje de los "Sabres".

En la fotografía nº 5 vemos al Tte. Martínez Peral en un Sabre con el emblema que presentó.

Sobre la interpretación del lema "No le busques tres pies..." podría aceptarse como lógica la siguiente: el gato agresivo es la fiera en que se convierte el apacible felino cuando alguien le molesta insistentemente. Aplicada esta interpretación al Ala nº 6 habría que inferir que los pilotos de la unidad son pacíficos hasta que son acosados por un enemigo.

Mientras tanto el 61 Escuadrón iba participando en los ejercicios, como el Milano en 1959, con armamento real, o los que organizaba el Mando de la Defensa Aérea como los "Red Eye", a los combinados con la VI Flota, "Purple Sage", en los que la 65 División, actuaba todo tiempo y las 24 horas, mientras que el Mando de la Defensa actuaba en operaciones diurnas. Un ejercicio de este tipo tuvo lugar en julio de 1960 y duró dos días, participando el Ala nº 6 con otras Unidades de F.86.

En cualquier caso, la situación de la B.A. de Torrejón dentro del Área de Control Madrid siempre planteó problemas a la hora de las salidas en "scramble" para ejercicios. Era frecuente la asignación de salidas para realizar misiones en CAP, en uno de los puntos asignados al efecto. También las recuperaciones se hacían complicadas, siendo frecuentemente necesaria la recuperación instrumental aunque las condiciones de la base no lo requiriesen. A pesar de existir pasillos para salidas de scramble o puntos de transferencia GCI/GCA, lo cierto es que rara vez funcionaron satisfactoriamente en ejercicios o vuelos de instrucción.

Además de las ya reseñadas participaciones en ejercicios conjuntos y combinados, en 1960 tuvo lugar una evaluación del Escuadrón de Mantenimiento por parte de un equipo de la USAF, todo ello en el seno de un Ejercicio de Defensa Aérea. Se trataba de escoger alguno de los aviones que volían de cumplimentar una misión y someterles a un cambio de ruedas o paquetes de frenos, sometiéndolos luego a un ciclo de tren de aterrizaje, previa suspensión sobre gatos como es lógico y también proceder a un cambio de motor de alguno de los aviones que se encontraban en la línea. Parece ser que los resultados fueron muy satisfactorios, por las manifestaciones de satisfacción oídas a los jefes de la Unidad, y es que el personal de mantenimiento, como siempre ha demostrado en las unidades, no ha tenido nada que envidiar a los profesionales de otras Fuerzas Aéreas. Su dedicación y su preparación han permitido superar situaciones de escasez y precariedad que de otra forma hubieran supuesto la inoperancia de la unidad.

En el cuadro nº 6 se resumen la participación de los aviones del 61 Escuadrón en sus primeros ejercicios.

EL CONCURSO DE TIRO DEL MANDO DE LA DEFENSA

EL Ala 6 con su 61 Escuadrón vivía momentos de organización, asimilación de las nuevas tripulaciones y especialistas y, en general, en la necesidad de conseguir las horas de vuelo necesarias para entrenar a las tripulaciones y que éstas estuviesen capacitadas para llevar a cabo la misión que tenían asignadas. En este ambiente el Mando de la Defensa organizó el conocido concurso de tiro en el que sus unidades participaban en las diversas modalidades de tiro que se practicaban en aire-tierra y además en aire-aire.

El sistema de representación no quedaba establecido con exactitud, lo que motivó que cada unidad presentase los equipos que creyesen convenientes. Quizá podría haberse nombrado una Escuadrilla completa al azar, o un equipo de pilotos medios, o quizá los mejores calificados, o simplemente los que a juicio del jefe de la unidad fuesen a representar mejor a ésta. Es posible que los resultados obtenidos no representasen el auténtico estado de instrucción o que los resultados no fuesen equiparables ya que la constitución de los equipos no fue la misma en todas las unidades. En cualquier caso, en el 61 Escuadrón se siguió el procedimiento de formar un equipo para aire-tierra y luego sustituir alguno de sus miembros y así constituir el equipo de aire-aire. El jefe del equipo fue el comandante D. Benjamín Sepúlveda Pariente y los pilotos que formaron parte de él se dedicaron a volar intensamente con el comandante a la cabeza. Con seguridad que consumieron las horas propias y ajenas pero los resultados avalaron el método seguido, ya que se obtuvo el primer puesto en tiro de cohetes y el segundo puesto en ametrallamiento, resultados que llenaron de satisfacción a toda la unidad y que posiblemente sorprendió a otras unidades con mayor experiencia y nivel de instrucción.

Los equipos que participaron en el concurso fueron:

En la modalidad de Aire-Tierra:

Comte. Sepúlveda

Cap. Chillón

Tte. Alonso Gárate

Tte. Reixa Cadenas

Arbitro: Tte. Hidalgo

En la modalidad de Aire-Aire:

Comte. Sepúlveda

Cap. Baudot

Cap. Olaya

Cap. Chillón

Arbitro: Tte. Peral

El concurso ha sido ampliamente reseñado en otros trabajos, por lo que no se insistirá sobre el mismo excepto reseñar las curiosas presiones, personalmente vividas, que algunas Unidades ejercieron sobre los árbitros para intentar conseguir un mejor período de tiro o un reconocimiento de sus reclamaciones.

Por lo demás, ésta fue quizá la época de mejor preparación del Ala 6 con su 61 Escuadrón de F.86F, ya que como

Cuadro n.º 7 Cambios de denominación del Ala y/o Escuadrón de la B.A. de Torrejón de 1958 a 1971

1958, Abril	Creación Oficial del 61 Escuadrón, de la B.A. de Torrejón aunque operaba desde el año anterior desde Getafe.
1959, Junio	Creación del Ala de Caza n.º 6, con el 61 Escuadrón, estacionados en la B.A. de Torrejón.
1959, Junio	Se cambia la denominación por la del Ala n.º 6.
1965, Enero	Creación del 102 Escuadrón del Ala 6, estacionado en la B.A. de Torrejón, dotado con F.86F. Dotación del 61 Escuadrón del Ala 6 con aviones F-104G, estacionados en la B.A. de Torrejón.
1965, Abril	El Ala 6 pasa a denominarse Ala 16. El 61 Escuadrón, 161 Escuadrón. El 102 mantiene su denominación.
1965, Diciembre	Disolución del Ala 16 Ambos Escuadrones estacionan en la B.A. de Torrejón dependiendo directamente de los Mandos por cuestiones operativas.
1967, Noviembre	El 102 Escuadrón pasa a denominarse 201 Escuadrón y sigue estacionado en la B.A. de Torrejón.
1971, Marzo	Se crea el Ala 12 con el 121 Escuadrón dotado de aviones F.4C. Se disuelve el 201 Escuadrón. La nueva unidad estaciona en la B.A. de Torrejón.

es sabido, la primera parte del concurso se celebró en 1961, mientras que la segunda tuvo lugar en enero del 1962, y el Escuadrón alcanzó su madurez en 1960 y tuvo un cambio drástico en su organización y dotación en 1964, como trataremos posteriormente.

Sin embargo, en medio de la aparente bonanza no tardaron en aparecer problemas para los componentes de la Unidad como fue que la falta de personal para ocupar el puesto de director del COC, hizo que el Mando de la Defensa decidiera que dos pilotos del 61 Escuadrón se incorporasen al mismo para reforzar a los controladores que allí se encontraban.

Así se hizo y allí fueron a parar dos Ttes. que sin titulación alguna ni otra preparación que los briefings que les dieron los más veteranos, se encontraron controlando el Sistema de Defensa Aérea codo a codo con el oficial norteamericano cuyos hombres, prácticamente, copaban todos los puntos de la sala. La situación duró 6 meses, el tiempo necesario para formar controladores que se hicieran cargo del servicio, con más conocimientos de causa.

A continuación vinieron los cursos y los destinos forzosos que afectaron a las plantillas de las unidades de reactores.

ACCIDENTES E INCIDENTES

EL capítulo de accidentes aéreos fue ciertamente respetuoso en el Ala n.º 6. En realidad solo hubo un accidente mortal, que fue el ocurrido al Tte. D. Luis Revuelta Salinas, el 2 de diciembre de 1959 con el C.5-221. El

citado Teniente volaba como punto de una formación que había navegado a Palma de Mallorca durante el fin de semana. Con ello se pretendía conseguir algunas horas de vuelo adicionales para la Unidad y para las tripulaciones que podían navegar, volar en formación, y practicar penetraciones en bases diferentes a la habitual.

El caso es que al regreso el tiempo estaba complicado, con nubes bajas y con turbulencias, que de alguna forma propiciaron que en una fase de la aproximación el Tte. Revuelta impactase con el suelo. El jefe de la formación, que era uno de los pilotos más experimentados de la Unidad, pudo continuar la maniobra y tomar tierra en Torrejón. El otro punto, que se había percatado de lo ocurrido rompió la formación y no sin problemas procedió a la B.A. de Zaragoza, al parecer en mejores condiciones meteorológicas.

Sin embargo, no faltaron incidentes graves y otros calificados como "NO GRAVES", es decir, aquellos en los que no se produjeron daños al personal y los daños materiales eran recuperables con los medios de la propia Unidad.

Las fechas en las que se produjeron y los aviones afectados fueron los siguientes:

04.08.60 avión C.5-211
20.10.60 avión C.5 253 Destruído por lanzamiento
12.10.61 avión C-5-55
17.06.63 avión C-5-228
06.07.63 avión C-5-226
04.04.64 avión C-5-92
29.04.64 avión C-5-179 del 98 Escuadrón
17.10.64 avión C-5-98 del 98 Escuadrón
04.09.64 avión C-5-111 del 61 Escuadrón
17.12.65 avión C-5-97 del 102 Escuadrón
08.09.66 avión C-5-106 del 102 Escuadrón

Como se ve aparecen otras Unidades dotadas con F.86F y ajenas al 61 Escuadrón, uno de ellos, el 98 Escuadrón, coincidiendo en las fechas con el anterior, y el 102 Escuadrón cuyos incidentes se producen después del 64 ya que ambos Escuadrones no coincidieron en la B.A. de Torrejón dotados del material F.86F. En la pág. 30 se citan otros dos accidentes ocurridos en el 201 Escuadrón.

Incidentes graves en vuelo ocurrieron como siempre que se producen actividades aéreas, pero como ya se ha dicho anteriormente, los accidentes mortales no penalizaron a esta unidad de manera importante. Sin embargo, hay que destacar algunos incidentes de mayor importancia como aquella formación de dos aviones que procediendo al punto D de salida, el punto de la pareja notificó al jefe que había visto cómo se le caía algo. El jefe, que a su vez notó una significativa pérdida de potencia, procedió a la Base y tomó tierra. En el aparcamiento, se pudo observar como la tobera de salida de gases se había desprendido y se había perdido. Era el "algo" que el punto había percibido que se le había caído al jefe. Ni que decir tiene que los gases de salida empezaban a quemar las tuberías y la estructura del avión cuando tomó tierra.

Otro no menos intrascendente fue el de aquel piloto que en un combate observó como el avión al que atacaba, al revolverse en un viraje fuerte, perdía el empenaje de cola y parte del fuselaje. Mientras veía caer sin control a su compañero le gritaba por la radio que saltase en paracaídas, mientras que aquél, que se había quedado sin radio, convencido de que estaba fuera de control, intentaba recupe-

rar el mando del avión. Finalmente, lo infructuoso de sus esfuerzos y el suelo acercándose rápidamente le decidieron a activar el sistema de lanzamiento que funcionó a la perfección.

EL 98 ESCUADRÓN

SIN embargo, los F.86F del 61 Escuadrón no fueron los únicos que se estacionaron en la B.A. de Torrejón en los primeros tiempos. Efectivamente sólo un año después de la creación del 61 Escuadrón, hay un escrito del Jefe del Estado Mayor, redactado por la Sección, 1º Negociado de fecha 24.05.60 por el que se creó el 98 Escuadrón de Fuerzas Aéreas con la misión de facilitar el desplazamiento entre las unidades del Mando de la Defensa, y facilitar el cumplimiento de las condiciones de vuelo del personal destinado en el mismo.

Su dependencia orgánica era directa de la Jefatura del Mando de la Defensa Aérea, aunque administrativamente dependía del Ala nº 6 con todas las ventajas e inconvenientes que ello comportaba para ambas unidades.

El Escuadrón estaba compuesto por dos Escuadrillas, una de aviones convencionales, y otra dotada con material reactor.

Esta última tenía una plantilla de 10 C.5 y 2 E.15, mientras que la Escuadrilla de material convencional debería contar con 1 T2B (JUNKER), 1 T.5 (AZOR), y 3 E.9.

La plantilla de personal estaba compuesta por un Comandante y dos Capitanes todos de S.V. de los destinados en el Cuartel General del Mando de la Defensa o de la Jefatura de Fuerzas Aéreas.

Respecto a especialistas y ayudantes se asignaba una dotación de 53 hombres, así como 32 soldados con sus mandos, hasta completar un total de 88 hombres.

El Ala 6 pidió que se le aumentara el personal de talleres, enviándole personal laboral de la Maestría Aérea de Madrid, pero se le contestó que no era posible por la carga de trabajo y la falta de medios, pero que se le pidiesen los trabajos adicionales que requiriesen. Solución tan poco funcional para el Ala como conveniente para la Maestría.

Los niveles de repuestos del Ala fueron aumentados en los correspondientes a medio Escuadrón.

El 98 Escuadrón pasó más tarde a ser el 981 Escuadrón, desapareciendo el 03.11.67 con el nombre del 981 Escuadrilla.

El primer avión recibido por la unidad el 06.07.59 fue el C.5 119 que procedía de CASA donde había entrado el 07.10.58 con 153 h. desde el Ala 2.

En el año 1959 la unidad recibió además los aviones siguientes:

C.5	91
C.5	101
C.5	132
C.5	144

Otros once aviones pasaron por la unidad en los ocho años que tuvo de existencia, realizando una media anual de 950 horas de vuelo, mientras ostentaban el morro pintado con una banda ajedrezada de cuadritos amarillos, azules y verdes claro.

EL CAMBIO DE LA ORGANIZACIÓN

EL paso del tiempo había afectado de forma muy sensible a la plantilla del 61 Escuadrón. A la vez que había ganado en entrenamiento, su personal se había ido renovando de manera sensible. Los destinados a unidades no deseadas, como eran las de Transporte o a la Academia, o los cursos no apetecibles como era el de Controlador de Interceptación, desanimaron a seguir a muchos.

En realidad al personal se le movía en función de las necesidades del servicio, aunque los criterios aplicados no siempre fueron coherentes. Ante destinos forzados o cursos obligatorios, unas veces se escogió a los más antiguos, alegando su experiencia y madurez –caso de la Academia–, otros a los más modernos –caso del curso de Interceptación–, y otros a los de en medio, quizá porque ya no había otras opciones –caso del destino a unidades de Transporte–. Ciertamente estas circunstancias se vivieron también en otras unidades, pero en el 61 Escuadrón tuvieron un impacto particular entre sus tripulaciones, quizá porque muchos tuviesen ya una predisposición para ello, pero lo cierto es que el goteo que la unidad tenía perdiendo tripulaciones que se iban a las líneas aéreas se incrementó en las citadas circunstancias.

También es posible que las proximidades a Barajas fuese una motivación para que algunos pidiesen el destino al Escuadrón, lo cierto es que cuando se entró en el año 1964, en el que se adoptaron importantes decisiones sobre el futuro de la Unidad, ya quedaban muy pocos de sus fundadores originales, algunos porque fueron respetados por las adversas circunstancias de cursos y destinos, otros porque superaron el impacto negativo que supuso en el terreno personal y habían decidido seguir en el Ejército del Aire hasta donde la suerte y las circunstancias les llevaran.

El 13.02.64, la 3ª Sección del Mando de la Defensa Aérea emite un informe elaborado según las más clásicas líneas estudiadas en la Escuela Superior del Aire. Creo que la lectura del informe constituye una delicia para cualquier diplomado, a la vez que tiene que hacerle esbozar una ligera sonrisa al constatar cómo los criterios objetivos son aplicados con la objetividad que la subjetividad del ser humano permite.

El informe trata de seleccionar la Base Aérea más adecuada para alojar al Escuadrón de F.104 que va a reforzar al Ejército del Aire a partir del año 65. En principio, y dada la premura de tiempo, había que escoger con una base en la que no fuese necesario iniciar obras de adecuación. En consecuencia, se desestimaron las bases de uso exclusivo del Ejército del Aire y se centró en las bases de utilización conjunta. En estas últimas no se podía contar con las instalaciones utilizadas por los F.86F, por lo que había que utilizar edificios cedidos por la USAF, ya que una de las condiciones era que ambos sistemas de armas pudieran operar simultáneamente.

Se destaca la voluntariedad de los pilotos para volar un material más avanzado, en cualquiera de las ubicaciones. En cambio por parte del personal especialista había reticencias si se trataba de desplazarse a Morón por las dificultades sociales que planteaba en aquellos momentos.

Cuadro n.º 8

Pilotos que pasaron de un escuadrón a otro y los que permanecieron con los F-86

Jefatura del Ala

Arma de Aviación S.V.

Arma de Aviación S.T.

Cor.	D. Antonio de Alos Herrero	Comte.	Torres Domínguez
Tte. Cor.	Macías Pérez	Cap.	D. Jaime Aguilar Hornos
"	D. César Elvira Pisón	"	García Almenta
"	D. Gerardo Escalante de la Lastra	"	D. Eladio Muñoz Martín-Esperanza
"	D. Francisco García Díaz	"	D. José Soria Pamies
Comte.	D. Antonio García-Fontecha Mato	"	D. Mancera García
"	D. Mariano Pérez Jaraiz	"	D. Jarnés Mayoral
"	D. Carlos Baudot Mansilla *		
"	D. José L. Martorell Guisasaola **		
"	D. Eduardo Alvarez Valera		

Escuadrones de Fuerzas Aéreas

Cap.	D. Leocricio Almodóvar Martínez *
"	D. Angel Conejero Lillo *
"	D. Fernando Díaz Sintet ***
"	D. Francisco Mira Pérez *
"	D. Jaime P. Martorell Balién *
"	D. Carlos Negrón Colomer ***
"	D. Carlos Hidalgo García *
"	D. José Sánchez Méndez *
"	D. Juan A. Remírez de Esparza *
"	D. F.J. Saavedra Hevia **
"	D. Miguel Ruiz Nicolau *
"	D. Fernando Arteaga Dánvila *
"	D. Marino Herranz María ***
"	D. Santiago Escudero Lozano *
Tte.	D. Mariano Zamora Munuera *
"	D. Angel Luis Negrón Pezzi *
"	D. Rafael Garate Barrenechea *
"	D. J.A. Bernabé Pesoa *
"	D. J.A. Renedo Bengoechea *
"	D. Juan Delgado Rubí *
"	D. Rafael de Madariaga Fernández *
"	D. Bernardo Vidania Sanz **
"	D. Jesús Melgar Fernández **
"	D. Valcárcel Villar **
"	D. del Campo Martín **
"	D. Jaime Jorge Raga **
"	D. García Barroso **
"	D. Sánchez Archidona **
"	D. Cereceda Fernández **
"	D. de Castro López Cortijo **
"	D. Díaz Vega **
"	D. Zorita Rieckers ***

* Pilotos que fueron pasando al 104 Escuadrón.

** Pilotos que permanecieron en el 102 Escuadrón.

*** Pilotos que cambiaron de destino o situación.

Por otra parte se destaca la operatividad de Zaragoza y Torrejón, con un promedio de aviones operativos del 75% y del 71% respectivamente en el año precedente. El rendimiento de ambas unidades fue considerado como MUY BUENO. Los porcentajes de aviones en AOCP fueron del 20% para Morón, 13% para Zaragoza y solo del 6% para Torrejón.

Estas y otras consideraciones operativas sobre la ubicación de las unidades y sus posibilidades de intervención y seguridad, que no es el caso detallar, terminan aconsejando

la selección de Torrejón y el inicio de las conversaciones con la 65 Fuerza Aérea para obtener la cesión de las instalaciones requeridas, de forma que el 01.01.65 se pudiese iniciar la instrucción del nuevo Escuadrón sin interferir con la operatividad del Escuadrón de F.86F que debería seguir funcionando.

En el cuadro n.º 7 se resumen los cambios de denominación que sufrieron el Ala y el Escuadrón de F.86 hasta la desaparición de este material.

LA FASE FINAL

PODEMOS considerar que en 1965 se inicia la última fase de la vida de los F.86 en Torrejón, más que por decaimiento, del que no puede hablarse pues siguieron en plena actividad, por haber dejado de ser la unidad puntera en Torrejón. Las visitas se desvían hacia el 104 Escuadrón así como las demandas de máxima operatividad. Pero los F.86 todavía vivieron cinco intensos años en Torrejón.

Respecto a los pilotos es de significar que de los destinados en la B.A. de Torrejón en 1957 solamente quedaban el Comte. D. Carlos Baudot Mansilla y el Cap. D. Carlos Hidalgo García, y si ampliamos la referencia a 1959, fecha de la creación del Ala 6, nos encontramos que de los 49 que fueron destinados a la misma, además de los dos citados, sólo permanecieron el Cap. D. Francisco Mira Pérez y el Cap. D. Jaime Pelayo Martorell Balién.

El Comte. citado, fue el Jefe del 104 Escuadrón y los Oficiales los primeros en transformarse al nuevo avión. Pero

Cuadro n.º 9

Personal Piloto destinado en el 201 Escuadrón en enero de 1971

Tte. Cor.	D. Francisco García Díez
Comte.	D. J.L. Martorell Guisasaola
Cap.	D. T. Jorge Raga
"	D. J. García Rodríguez
Tte.	D. J. Melgar Fernández
"	D. J.A. Sánchez-Archidona Martínez
"	D. Sergio Valcárcel Villar
"	D. José García Barroso
"	D. J.A. Pareja Font
"	D. J. Fernández del Río
"	D. P.M. Cruz Liñán
"	D.J.G. Rivera Rodríguez
"	D. J.A. Fernández Conesa
"	D. F. Sanz de Julián
"	D. A. Díaz Vega
"	D. J. Valverde de Armas
"	D. F. Fernández de Cacho
"	D. A. Sánchez Ampudia
"	D. J.M. Martínez Pérez Mendana
"	D. P.M. Tellechea Casaña
"	D. J.A. Fernández Garzo
"	D. J. Salas Gómez
"	D. A. Olano y Lorenzo Cáceres
"	D. S. Rodríguez María
Brigada	D. M. Díaz Guerra
"	D. E. Fontanet Fluch
"	D. R.M. Núñez González

esta es otra historia que ya ha sido contada. Lo que nos interesa es el devenir de los F.86 a partir de aquel momento.

El primer Jefe del 102 Escuadrón, que así se llamó la Unidad de Sabres y cuyo indicativo de vuelo pasó a ser PUMA, fue el Comte. D. José Luis Martorell Guisasola, que mantuvo en las filas de la Unidad a los pilotos que se iban adaptando al F.104, hasta el momento que les llegaba el turno de hacer el curso correspondiente, e iba incorporando nuevos pilotos recién destinados.

En el cuadro n° 8 se relaciona los pilotos que fueron pasando paulatinamente de un Escuadrón a otro, así como aquéllos que permanecieron con los F.86 hasta que fueron reemplazados por los F.4C.

Respecto a los aviones que se debían integrar en la nueva Unidad, se fijaron en 18 de los 24 que el 61 Escuadrón disponía en 1965, y que a falta de una mejor fuente de información se estiman que debieron ser los 14 que se encontraban identificados en aquel momento en la citada Unidad más los C.5 que salieron de CASA a finales de 1964 a donde habían llegado procedentes del 61 Escuadrón y que supuesta, pero no necesariamente, volvieron a su Unidad de origen.

En cualquier caso, como veremos más adelante, esta Unidad contó con una serie de aviones no operativos que fueron destinados a proporcionar repuestos para los aviones que se mantenían en vuelo por lo que se mantuvieron unos buenos niveles de operatividad hasta el final.

Así en 1965, a pesar de las transformaciones orgánicas y la renovación de tripulaciones el Escuadrón vuela 2.570 ho-

ras, y se continuaron haciendo el servicio de alarma, los ejercicios Red Eye del Mando de la Defensa y se fueron incrementando las cooperaciones con el Ejército de Tierra y la Armada, dada la vocación de apoyo directo de la unidad.

El 20 de diciembre de 1965 se reorganizaron las Fuerzas Aéreas Tácticas y el Mando de la Defensa, apareciendo el 102 Escuadrón como Unidad independiente, perteneciente al Mando Aéreo Táctico y estacionado en la B.A. de Torrejón, situación en la que permanecería hasta 1970 en que sería disuelto.

En 1967 cambia nuevamente la denominación de las Unidades. El Ala n° 16 desapareció el 3 de noviembre de 1967 y los Escuadrones adscritos al mismo, cambian la denominación. El 161 Escuadrón pasó a ser el 104 Escuadrón mientras que el 102 Escuadrón pasa a denominarse 201 Escuadrón, manteniéndose dentro del Mando de la Aviación Táctica y asignándosele un nuevo Jefe el Tte. Cor. D. Francisco García Díez, quien permanecería como Jefe del mismo hasta su disolución.

El Comte. Martorell Guisasola pasó a ser Jefe de Operaciones de la Unidad hasta su disolución.

El cambio se debió a que se estimó conveniente que los Jefes de los Escuadrones independientes fueran Ttes. Coroneles.

En este año se realizaron 3.245 horas 30 minutos de vuelo de las que 2.695 horas se invirtieron en el Plan de Instrucción y las restantes en cooperaciones con el Ejército de Tierra, la Armada, el Mando de la Defensa o vuelos de otra naturaleza.

Se mantuvo una plantilla de 18 aviones de los que 12 se encontraban en estado operativo.

En 1968 el Escuadrón tenía una plantilla de 20 aviones de los que mantenía 14 operativos sobre los 17/18 que estaban habitualmente destinados, además de 5 aviones dedicados a la canibalización, ya que los repuestos se encontraban por debajo de los niveles fijados. Se volaron 1.770 horas y 15 minutos dedicadas la mayoría de ellas al Plan de Instrucción aunque se participó en todos los ejercicios habituales del Mando de la Defensa y además en el Path Finder Express en combinación con los aviones de la USAFE, aportando el mismo 4 aviones que realizaron 30 salidas. Con la Armada se realizan los ejercicios EJEDAN y con el Ejército de Tierra ejercicios de Apoyo Directo y Reconocimiento, finalmente se participó en un Poop Deck con la Navy.

Desafortunadamente este año se produjeron varios incidentes graves y un accidente mortal, así el 15 de enero el avión C.5 106 absorbió al Sgto. D. Ignacio Rodríguez Verdugo, causándole la muerte.

El C.5 234 resultó destruido al lanzarse el piloto el 08.03.68.

El C.5 218 sufrió graves daños al chocar con cables de alta tensión, aunque pudo tomar en la Base.

El año 1969 se produjo una notable caída en el número de aviones operativos que descendió a solo 6/8 aviones mientras se encontraban 19 aviones en AOCP y la flota era afectada por pérdidas hidráulicas y de aceite, averías de instrumentos y visor de tiro así como de los frenos, todo ello agravado por unos niveles de repuestos por debajo de los niveles establecidos y la plantilla de especialistas se encontraba sin cubrir.

Cuadro n.º 10 Aviones C.5 entregados por el 201 Escuadrón de la B.A. de Torrejón al 102 Escuadrón de la B.A. de Zaragoza, y su situación

C.5 - 047 Cumplido de horas *

- " 076 En vuelo
- " 088 En vuelo *
- " 097 En vuelo
- " 101 Inspección de 80 horas **
- " 143 En vuelo **
- " 147 Cumplido de horas *
- " 157 En vuelo **
- " 160 En vuelo *
- " 165 En vuelo *
- " 167 En vuelo
- " 172 En vuelo
- " 173 En vuelo *
- " 193 En vuelo *
- " 197 En vuelo *
- " 209 En vuelo *

* Aviones que se incorporaron a la Unidad en 1970

** Aviones procedentes del 161 Escuadrón, en consecuencia los más veteranos de la B.A. de Torrejón.

No se han podido localizar los aviones 050, 103, 106 y 261, incorporados a la Unidad en 1970.

En estas circunstancias, los F.104 pasaron a hacerse cargo del servicio de alarma, cesando en esta función el 201 Escuadrón el 14 de abril de 1969 que lo había venido realizando desde que sustituyeron a los aviones de la USAFE, y cuatro años después de haber dejado de pertenecer al Mando de la Defensa.

1970 fue el último año operativo de la Unidad. Las averías que afectan a los aviones eran prácticamente las ya mencionadas, pero la situación se había agravado al aparecer grietas en las toberas de salida. Este problema exigió que los intervalos entre revisiones se acortasen siendo necesario fijarlas en 80 horas por razones de seguridad.

La media de aviones destinados se mantuvo en 20, de los que 12 estuvieron en vuelo y dado el bajo nivel del abastecimiento 4 aviones se dedicaron a la canibalización. El Jefe del Escuadrón seguía siendo el Tte. Col. García Díaz y el Jefe de Operaciones el Comte. Martorell Guisasola, que contaban con:

12 Capitanes de S.V.

11 Tenientes de S.V.

3 Brigadas de S.V.

En enero de 1971 el número de pilotos se había mantenido respecto a los destinados en 1965, como puede apreciarse en el cuadro nº 9.

De estos 27 pilotos disponibles, 15 estaban aptos para el combate, 3 estaban aptos para maniobra y el resto en transición o entrenamiento.

Durante el año se realizaron 2.507 horas 45 minutos que globalmente suponen 89 horas 30 minutos por piloto, aunque teniendo en cuenta las incorporaciones y ausencias, el promedio real fue de 104 horas por piloto.

En realidad se habían programado 3.500 horas para 30 pilotos lo que hubiese significado un promedio de 116 horas por piloto.

No obstante se realizaron el 90% de los ejercicios programados con el Ejército de Tierra y el 70% de los programados con la Armada habiéndose cancelado los no realizados por motivos meteorológicos. Posiblemente la última misión con la Armada fue el EJEDAM 13 que con el destructor Ferrándiz realizaron los Capitanes Raga y Sanz, desplegados en San Javier.

La Unidad se disolvió en el mes de enero de 1971 y los aviones que el 201 Escuadrón de la B.A. de Torrejón entregó al 102 Escuadrón de la B.A. de Zaragoza con su situación son los que figuran en el cuadro nº 10.

El último avión entregado fue el C.5 076 que pasó a pertenecer al 102 Escuadrón de Zaragoza el 26 de febrero de 1971.

La cifra total de horas voladas por los F.86F en la B.A. de Torrejón fue de unas 50.000.

El 25 de marzo de 1971 se creó el Ala 12 con el 121 Escuadrón dotado de aviones F.4C como sucesor del 201 Escuadrón. ■