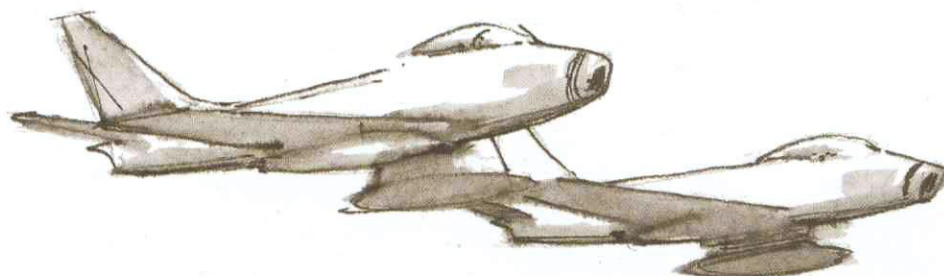
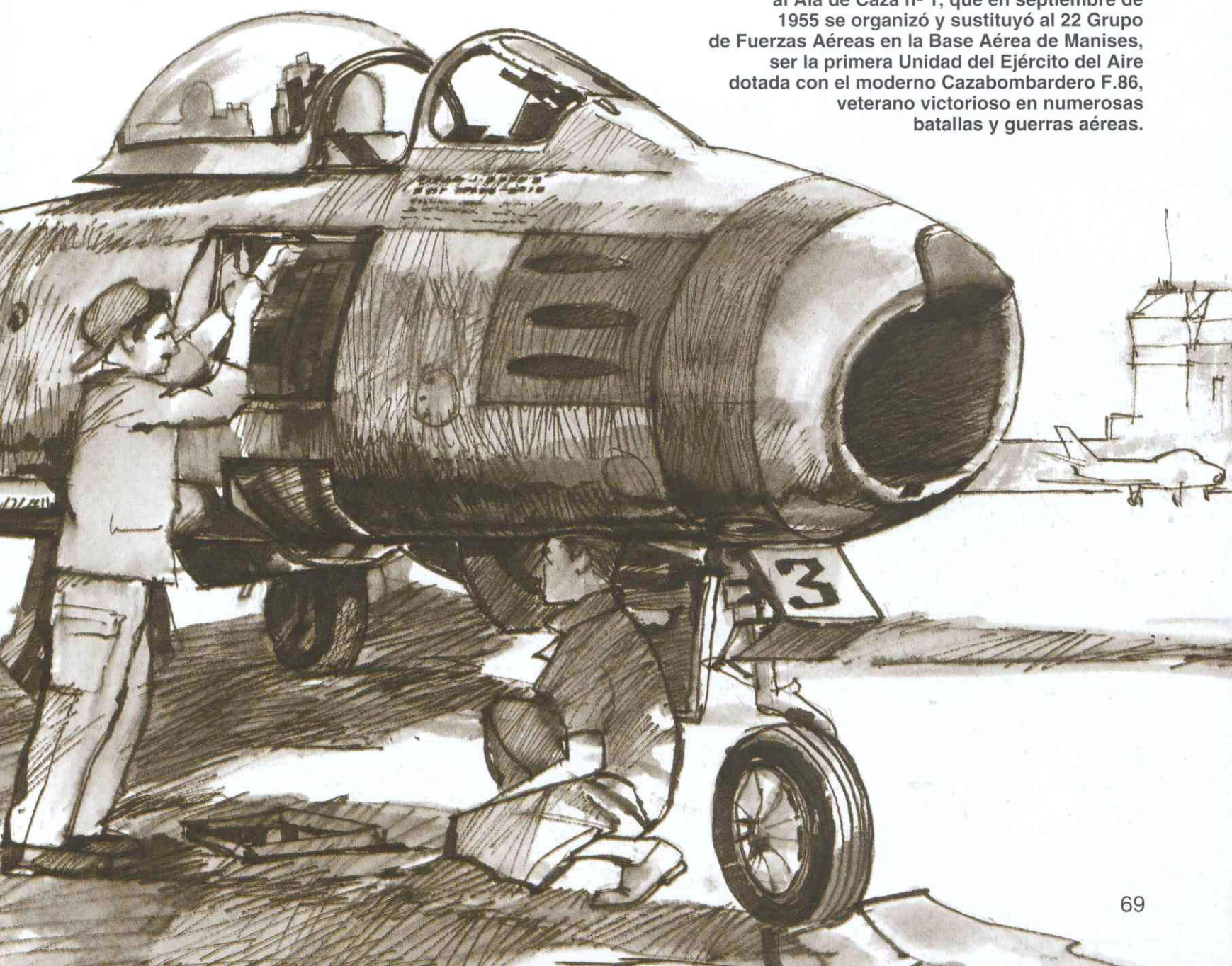


El Ala de Caza nº 1, pionera con el F.86F en la modernización del Ejército del Aire

JAVIER BAUTISTA JIMÉNEZ
General de Aviación



Como consecuencia del Acuerdo hispano-norteamericano de septiembre de 1953 se creó la Escuela de Reactores de Talavera la Real y con la llegada de los primeros T.33 a la misma, en marzo de 1954, se abrió la puerta hacia la modernización del Ejército del Aire. Dentro ya de nuestra vieja Aviación de Caza de esta época, correspondió al Ala de Caza nº 1, que en septiembre de 1955 se organizó y sustituyó al 22 Grupo de Fuerzas Aéreas en la Base Aérea de Manises, ser la primera Unidad del Ejército del Aire dotada con el moderno Cazabombardero F.86, veterano victorioso en numerosas batallas y guerras aéreas.





INTRODUCCION

PARA LLENAR EL GRAN VACIO DE NUESTRAS TACTICAS y técnicas de combate en aviones de reacción, pilotos y especialistas hicieron diferentes cursos en Escuelas y Unidades de la USAF en los Estados Unidos o en Europa, y a su regreso a España, participaron activamente en las tareas de organización, instrucción y calificación del Ala para obtener la preceptiva aptitud de combate.

De estos cursos, uno de los más importantes por su incidencia directa en la instrucción y calificación del Ala, fue el Curso de Tiro en F.86 que estos pilotos realizaron en la Escuela de Caza de Nellis, Nevada, EE.UU. y que a su regreso a España, volaron los primeros "Sabres" desde la Base Aérea de Getafe a Manises, en octubre de 1955 e iniciaron la actividad del Ala.

A estos primeros pilotos "reactoristas" y especialistas, junto con el personal que integraba el citado 22 Grupo y Base Aérea que pasó destinado al Ala de Caza nº 1 en la misma Orden de su creación, se unieron los procedentes de los prime-

ros cursos de las Escuelas de Talavera y León, ambos con curso o instrucción en T.33 y todos ellos con el derecho adquirido de ser considerados "pioneros" del Ala.

Con el apelativo de "pioneros" del Ala de Caza nº 1, todo este personal, ya en la Base Aérea de Manises, procedió a efectuar la transición de una Aviación de Caza obsoleta, en lo referente al material, mentalidad, procedimientos, tácticas y técnicas, a una Aviación de Combate moderna y eficaz que sería, no sólo el "Portal" de entrada del F.86F en el Ejército del Aire, sino una referencia válida para el resto de nuestras Fuerzas Armadas.

Este trabajo ha sido elaborado con el acopio de testimonios de pioneros o veteranos del Ala de Caza nº 1, del Ala 11 o del 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas mientras estuvieron dotados con material F.86F, mediante entrevistas personales, informes escritos, artículos publicados, diarios de operaciones de los Escuadrones del Ala y otros documentos o libros relacionados con el "Sabre" o con los hombres y las circunstancias que lo hicieron volar. Se hace referencia a la bibliografía y a los colaboradores.

*Una de las primeras sueltas
de un reactorista de "cercanías".
Base Aérea de Manises, diciembre de 1955.*



En cualquier caso, los temas o acontecimientos que ya hayan sido descritos de forma monográfica en algún número de esta Revista de Historia Aeronáutica AEROPLANO o en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, sólo se relatarán someramente y se remitirá al lector a la publicación correspondiente.

Por otra parte se han eliminado, en este texto, el anecdótico de todos los integrantes de esta gran "Familia de Manises" y la gran mayoría de los incidentes de vuelo, con la seguridad que estas vivencias y recuerdos estarán en la memoria de muchos lectores, relatando preferentemente los que tuvieron consecuencias graves para el piloto.

Se inicia esta exposición escribiendo sobre los pioneros del Ala que, con el Curso de Tiro en EE.UU., supieron integrar, experiencias y conocimientos del empleo del F.86F, con veteranos de la Aviación de entonces, reactoristas con sólo un curso básico de T.33 en Talavera, "reactoristas de cercanías" y con un gran sentido de la disciplina, capacidad organizativa y dotes de mando.

Ante la evidente dificultad de citar al más del millar de personas que, a lo largo de 15 años en los que permaneció el

F.86F en la Base Aérea de Manises, hicieron posible que día a día cumpliera su misión, todos ellos integrantes del Arma de Aviación, de los Cuerpos de Ingenieros Aeronáuticos, Intendencia, Sanidad, Eclesiástico, Oficinas Militares, Especialistas, Clase de tropa y personal civil, casi siempre olvidados, se quiere dejar constancia que sin el trabajo silencioso y abnegado de estos hombres, no hubiese sido posible hoy contemplar con orgullo la gesta del Ala de Caza nº 1 que se relata.

Para superar esta dificultad, falta de espacio, y dar cabida a través de relatos de sus meritorios servicios, tareas y vivencias, sin duda ricas en anécdotas, se deja la puerta abierta a todos los veteranos del Ala de Caza nº 1 para corregir posibles erratas o imprecisiones, y profundizar mediante el desarrollo de otros trabajos complementarios y específicos que, con el denominador común de F.86F, podrían encuadrarse en títulos como: "La Base Aérea de Manises", "Del 11 Escuadrón de Caza al 111 Escuadrón de Fuerzas Aéreas", "Del 12 Escuadrón de Caza al 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas", "Las aventuras en los Polígonos de Tiro" o "Los vuelos en condiciones IMC" y el más importante, "El papel determinante

de nuestros Especialistas en el sostenimiento y empleo del material F.86F en el Ala de Caza nº 1, entre otros.

En este trabajo que se centra, principalmente, en el relato de lo acontecido en los primeros años de actividad del Ala de Caza nº 1; los pioneros del Arma de Aviación (S.V.); los sucesivos coroneles comandantes o algunos tenientes coroneles jefes interinos o accidentales del Ala y los jefes de Escuadrón, sólo se hará referencia a los participantes en algún ejercicio, operación, concurso o cualquier otra actividad, encuadrados en el Ala, en alguno de sus Escuadrones, Escuadrillas o Patrullas, tanto de forma colectiva o individualizada.

Se comentarán las primeras sueltas en F.86F en Manises, con la progresiva implantación de los planes de instrucción, nuevos para propios y extraños; la organización y desarrollo de las actividades de abastecimiento y mantenimiento de los aviones y de sus armas, su problemática, dificultades que tuvieron que vencer y algunas interferencias coyunturales.

La participación del Ala en festivales y desfiles aéreos representando al Ejército del Aire, dentro y fuera de España, así como en ejercicios, maniobras y colaboraciones específicos, conjuntos o combinados, con un progresivo aumento del empleo de las armas hasta culminar el lanzamiento de armamento de guerra, demostrando la capacidad operativa de



El teniente coronel Hevia descendiendo de uno de los primeros F.86F del Ejército del Aire, después de un vuelo de aceptación en la factoría de CASA. Base Aérea de Getafe, septiembre de 1955.

unos Escuadrones de Caza modernos que, calificados "Aptos para el Combate" contribuyeron activamente a la Defensa de España.

De los diferentes accidentes e incidentes en vuelo sólo se hace una somera descripción de algunos de ellos, pasando de puntillas sobre los mismos y relegando a posteriores estudios y análisis concretos de cada uno de ellos, si procediese, la obtención de conclusiones desde el punto de vista de Seguridad en Vuelo, por no ser éste el propósito del trabajo, pero poniendo en lugar preferente a todos aquellos que, fundiéndose con su "Sabre", dieron su vida por su Patria.

Y finalmente se hará un resumen de todo lo expuesto.

CREACION DEL ALA

LA ORDEN QUE INICIA LA organización del Ala de Caza nº 1 en la Base Aérea de

Manises, con su personal y el de las unidades ubicadas en la misma así como sus fondos y servicios, tiene fecha del 6 de septiembre de 1955, publicada en el B.O.A. núm. 109 de fecha 22 del mismo mes y en la misma Orden se confirma al coronel Miguel Guerrero García, a la sazón comandante de la Base Aérea de Manises, como comandante del Ala, y se relacionan los primeros jefes y oficiales que, con curso especial de adaptación al material F.86F, C.5 o "Sabre", pasan destinados al Ala.



Aterrizaje de uno de los primeros F.86F del Ala de Caza nº 1. Base Aérea de Manises, octubre de 1955.

BOLETIN OFICIAL DEL MINISTERIO DEL AIRE

Quedan destinados en el Ala de Caza núm. 1 (Manises) los Jefes, Oficiales, Suboficiales y Especialistas de la Base Aérea de Manises, Escuadrón de Servicios núm. 46 y 22 Grupo de Fuerzas Aéreas.

A partir del día 1 de octubre, la Mayoría de la Base Aérea de Manises pasará, con todos sus Fondos y Servicios, a constituir la Mayoría del Ala de Caza núm. 1.

Madrid, 6 de septiembre de 1955.

G. GALLARZA

Teniente don Rafael Pardo Albarcellos, de la Academia General del Aire.

Teniente don Hernando Maura Píeres, del Ala de Reconocimiento número 28.

Teniente don José Antonio Salazar Cutoli, del Ala de Reconocimiento núm. 28.

Teniente don Agustín Cabello Pérez, del 33 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Madrid, 6 de septiembre de 1955.

G. GALLARZA

Los Jefes y Oficiales del Arma de Aviación (S. V.) que a continuación se relacionan, con curso especial de adaptación al material C. 5, pasan destinados al Ala de Caza número 1 (Manises):

Teniente Coronel don Gonzalo Hevia Álvarez-Quñones, Jefe del Escuadrón de Servicios de la Base Aérea de Son San Juan.

Comandante don Luis Azqueta Brunet, de la Escuela Superior del Aire.

Comandante don Carlos Grandal Segade, de la Escuela de Reactores.

Teniente don César Villalonga Alonso, de la Escuela de Reactores.

Teniente don Carlos Antonio Herráiz Díaz-Merry, de la Academia General del Aire.

Teniente don José María Ordóñez Artieda, de la Escuela de Reactores.

SUBSECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE PERSONAL

DESTINOS

Al Coronel del Arma de Aviación (S. V.) don Miguel Guerrero García, actual Comandante de la Base Aérea de Manises, se le designa Comandante del Ala de Caza número 1 (Manises), que se organiza en la citada Base.



Capitán Caballero, pionero del Ala de Caza nº 1, que perdió la vida al estrellarse el F.86F que pilotaba contra el suelo en la provincia de Teruel, el 23 de marzo de 1957. Mandaba una formación de tres aviones y volaba entre nubes, junto con él integraba la formación el capitán Mollada, que también falleció, y el teniente Salazar que regresó a Manises.

Entre las unidades desactivadas en la Base Aérea de Manises se encontraba el 22 Grupo de Fuerzas Aéreas, dotado con material convencional y en su última época, con aviones de transporte, enlace y entrenamiento, y con un personal, especialistas y tripulaciones, sin experiencia en material reactor.

Esta Base Aérea, con estos antecedentes, tanto en lo referente al material aéreo como a la carencia de experiencia en material reactor, junto con unas instalaciones e infraestructura incompletas, fue elegida para iniciar una importante renovación y modernización de nuestra aviación de combate, tanto en el mantenimiento de un moderno material como en su empleo, iniciando, en la época que nos ocupa, el necesario cambio de mentalidad en el Ejército del Aire.

Los cinco primeros F.86F, una vez recepcionados en la Base Aérea de Getafe por los cinco primeros pilotos del Ala que habían sido instruidos y entrenados en diferentes Escuelas y Unidades de la USAF, en los EE.UU. y en Europa, fueron trasladados en vuelo, por éstos, desde Getafe a la Base Aérea de Manises, el día 5 de octubre de 1955, pasando a ser dotación del 11 Escuadrón, primer Escuadrón de Caza del Ejército del Aire creado el 1º de octubre del mismo año.

El teniente coronel Gonzalo Hevia Álvarez-Quñones, a su regreso de la Base Aérea de la USAF, en Hahn, Alemania, recepcionó los primeros F.86F en la Base Aérea de Getafe, y fue el primer piloto del Ejército del Aire que voló uno de ellos en España. Al teniente coronel Hevia, como segundo

Coroneles comandantes del Ala nº 1 y Ala nº 11 (Dotadas con material F.86F)

Ala nº 1, coronel Miguel Guerrero García	06.09.55/16.07.58
Ala nº 1, coronel Javier Murcia Rubio	17.09.58/28.09.60
Ala nº 1, coronel José Ramón Gavilán y Ponce de León	20.10.61/15.02.65
Ala nº 1, Ala nº 11, coronel Luis Rey Rodríguez	15.02.65/21.03.68

Los tenientes coroneles "reactoristas" que a continuación se relacionan, entre otros, ejercieron de forma accidental o interina, la jefatura del Ala de Caza nº 1 o del ala 11, por ausencias de sus comandantes: Gonzalo Hevia Álvarez-Quñones, Juan de Frutos Rubio, Juan Ripollés Aznar, Juan Retuerto Martín, Bernardo Meneses Orozco, Antonio Chaos Iglesias y José Rodríguez López.

(Boletines Oficiales del Ministerio del Aire)

jefe de Fuerzas Aéreas del Ala de Caza nº 1, y en ausencia de su comandante, el coronel Guerrero que efectuaba un curso de reactores en EE.UU., le correspondió la tarea de iniciar la organización del Ala y coordinar la instrucción, en material F.86F, de los primeros pilotos sin experiencia anterior en este material, que fue una referencia válida para el resto de las unidades de Caza de España.

El comandante Luis de Azqueta y Brunet, fue el primer jefe del 11 Escuadrón, con la misión de organizarlo, entrenarlo y ponerlo en estado operativo, apto para el combate, dentro de los planes de potenciación y modernización del Ejército del Aire.

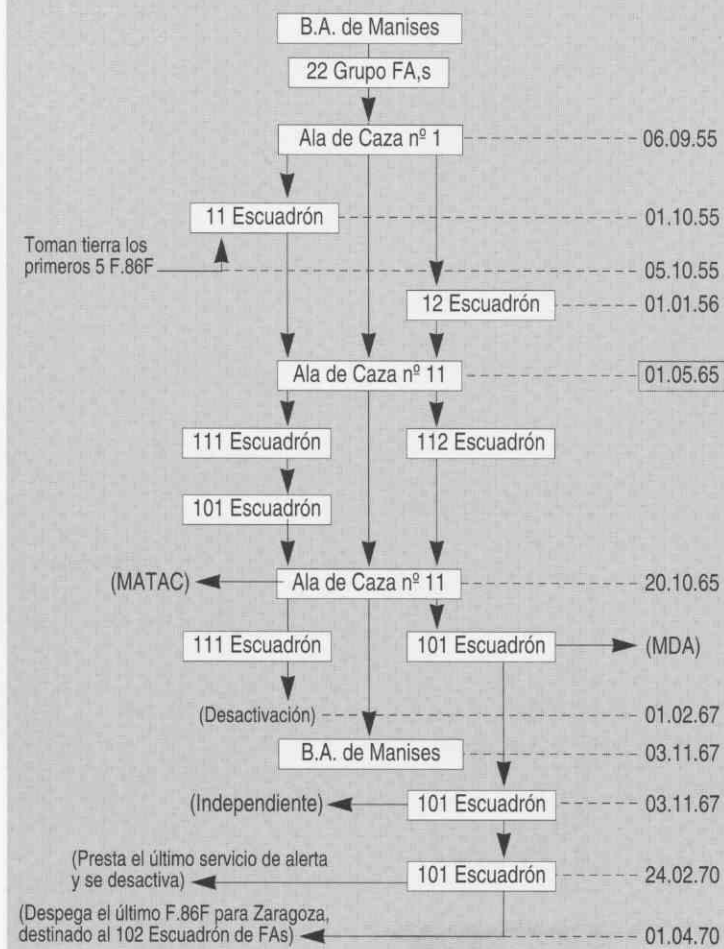
Durante las primeras semanas de operación del Escuadrón, como aún no estaban finalizadas las obras de la plataforma de estacionamiento de aviones, de las calles de rodadura ni de los edificios de los escuadrones, los primeros F.86F del Ala, operaban desde un estacionamiento provisional en la zona de espera de la cabecera de la pista 30, que después sería zona de armado y desarmado de aviones militares.

Junto a este estacionamiento provisional, en la cabecera 30, se instalaron dos tiendas de campaña, para apoyo y "cobijo" de pilotos y especialistas, mientras que las clases teóricas y el "briefing" diario se impartía en la sala de juntas de la jefatura del Ala, de la Base Aérea.

A partir de la experiencia que iba acumulando este primer Escuadrón de Caza y con su apoyo, se organizaron e iniciaron sus actividades operativas otros tres escuadrones:



Evolución de las denominaciones de los Escuadrones de Caza 11 y 12



—El 12 Escuadrón de Caza, segundo del Ala, en los primeros meses de 1956, del que fue primer jefe el comandante Carlos Grandal Segade.

—El 41 Escuadrón de Caza, creado el 19 de septiembre de este mismo año (B.O.A. núm. 110 de fecha 20.09.56) se organiza y dota con parte de su personal, aviones y equipo de apoyo del Ala de Caza nº 1.

Este Escuadrón, al mando del teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quñones, con sus flamantes aviones de dotación, se traslada y despliega, con carácter permanente, en la Base Aérea de Son San Juan, en Palma de Mallorca, el día 2 de noviembre de 1956, donde sustituyó al Tercer Grupo de Fuerzas Aéreas.

—El 21 Escuadrón del Ala de Caza nº 2, creada el 19 de septiembre de 1956, que envió un equipo de pilotos y especialistas a la Base Aérea de Manises, entre los meses de diciembre de 1956 y febrero de 1957, para recibir apoyo y asesoramiento.

Una Escuadrilla de este Escuadrón, al mando del comandante Silvino García Alonso, su primer jefe, con sus primeros seis aviones se traslada y despliega, con carácter permanente, a la Base Aérea de Zaragoza el día 11 de febrero de 1957, donde sustituyó al disuelto 14 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Los escuadrones 11 y 12 del Ala de Caza nº 1, mientras estuvieron dotados con material F.86F, fueron cambiando de denominación, numeración, en consonancia con los cambios del Ala nº 1 a Ala nº 11 y con la función táctica o de defensa aérea asignada, para quedar reducidos a un sólo escuadrón en noviembre de 1967 hasta su desactivación el día 24 de febrero de 1970, fecha en que prestó su último servicio de alarma con el F.86F.

Estos primeros escuadrones, el 11 con una banda roja en el morro de sus aviones y el indicativo radio "CONDOR", mientras que en los aviones del 12 la banda era azul y el in-

La hiena sonriente y amordazada de los primeros años del ala de Caza nº 1, hasta el 4 de abril de 1959.



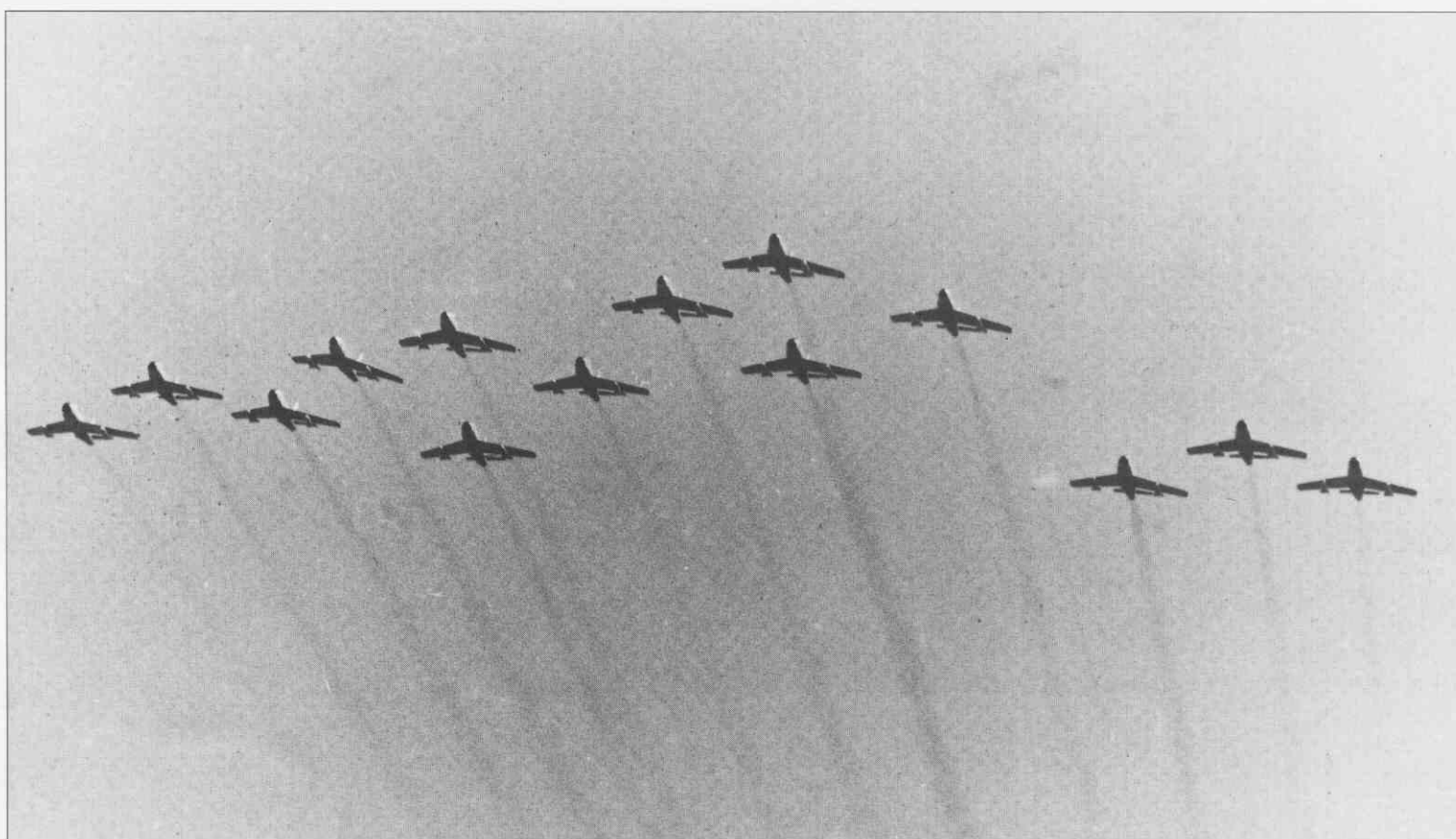
dicativo radio "DOLAR", a los pocos meses de la creación del Ala, sus aviones y sus tripulaciones ya tenían pintados en el fuselaje o cosidos en los monos de vuelo y en las cazadoras de trabajo de sus especialistas, el primer emblema del Ala: la cabeza de una hiena sonriente, amordazada con un pañuelo y el nombre ALA DE CAZA 1, sobre un fondo, partido en diagonal, en dos colores bien diferenciados, azul y rojo, que representaban a sus Escuadrones.

Este primer emblema, en cuya elaboración participaron activamente el malogrado capitán Sinforiano Molleda Benjumea y los tenientes Enrique González-Conde Rodríguez-Sedano y Luis Ausín Manzano, todos ellos pioneros de "Cercanías", estuvo inspirado, para unos, en el cúmulo de dificultades de todo tipo encontrado en la adaptación del nuevo material reactor, para otros, era la expresión gráfica de una frase: ¡fastidiados pero contentos y había también quienes recordaban que la hiena, un animal que se alimenta de carroña y se aparea una vez al año ¿de qué se ríe? y, para evitar que se ría, se la amordaza con un pañuelo.

Por Decreto de 17 de febrero de 1959 se le hizo al Ala de Caza nº 1 depositaria y continuadora de la gloriosa tradición de la Caza española, representada por el Grupo García Morato, y el 4 de abril de ese mismo año, aniversario de la muerte del Laureado Comandante, el ala recibió su guión de combate, los trofeos de guerra y los diarios de operaciones del Grupo y, consecuentemente, fue sustituido el emblema de la hiena sonriente por una avutarda, un halcón y un mirlo, pintados sobre un círculo blanco, rodeado del lema "Vista, Suerte y al Toro".



Capitán Molleda, pionero del Ala de Caza nº 1, perdió la vida junto con el capitán Caballero, 10 minutos después de despegar, cuando volaba un F.86F en formación cerrada con él.



Primer desfile aéreo de cierta entidad, 14 F.86F sobre la ciudad de Valencia, al mando del teniente coronel Frutos. Valencia, 4 de mayo de 1956.

Los dos primeros F.86F del Ala de Caza nº 1 en la plataforma de estacionamiento de Getafe (los C.5-1 y 2, fueron asignados a la Escuela de Especialistas de León) Base Aérea de Getafe, septiembre de 1955.

PIONEROS CON CURSO DE TIRO, EN F.86, EN EE.UU.

CUANDO SE CREO EL ALA DE CAZA Nº 1 Y SE ORGANIZO el 11 Escuadrón, primer Escuadrón de Caza del Ejército del Aire dotado con aviones F.86F, sus primeros pilotos, los pioneros, tenían, inicialmente, una instrucción en aviones a reacción y experiencia en los mismos, de diferente procedencia, que agrupamos, en este trabajo, en tres bloques diferenciados por su instrucción y entrenamiento.

Aunque las diferencias entre estos pioneros, los pilotos que primero llegaron al Ala, se podría resumir, junto con el conocimiento del idioma inglés, en que mientras unos conocían el F.86F, los de "cercanías" no, pero que a los pocos meses de "rodaje" del "Sabre" en Manises y sin entrar en consideraciones de rentabilidad, oportunidad o continuidad, esta diferencia inicial de conocimientos se fue difuminando hasta llegar a desaparecer, en pocos meses, entre pilotos de uno y otro lado del Océano.



Los integrantes de los dos primeros bloques incluyen cursos y entrenamientos en aviones F.86 en Escuelas o Unidades de la USAF en Estados Unidos o en Europa, y en el bloque tercero se incluyen a los pilotos con curso de T.33 en la Escuela de Reactores de Talavera la Real y que se autotitulaban, no sin cierta sorna, "reactoristas de cercanías" o los de "cercanías".

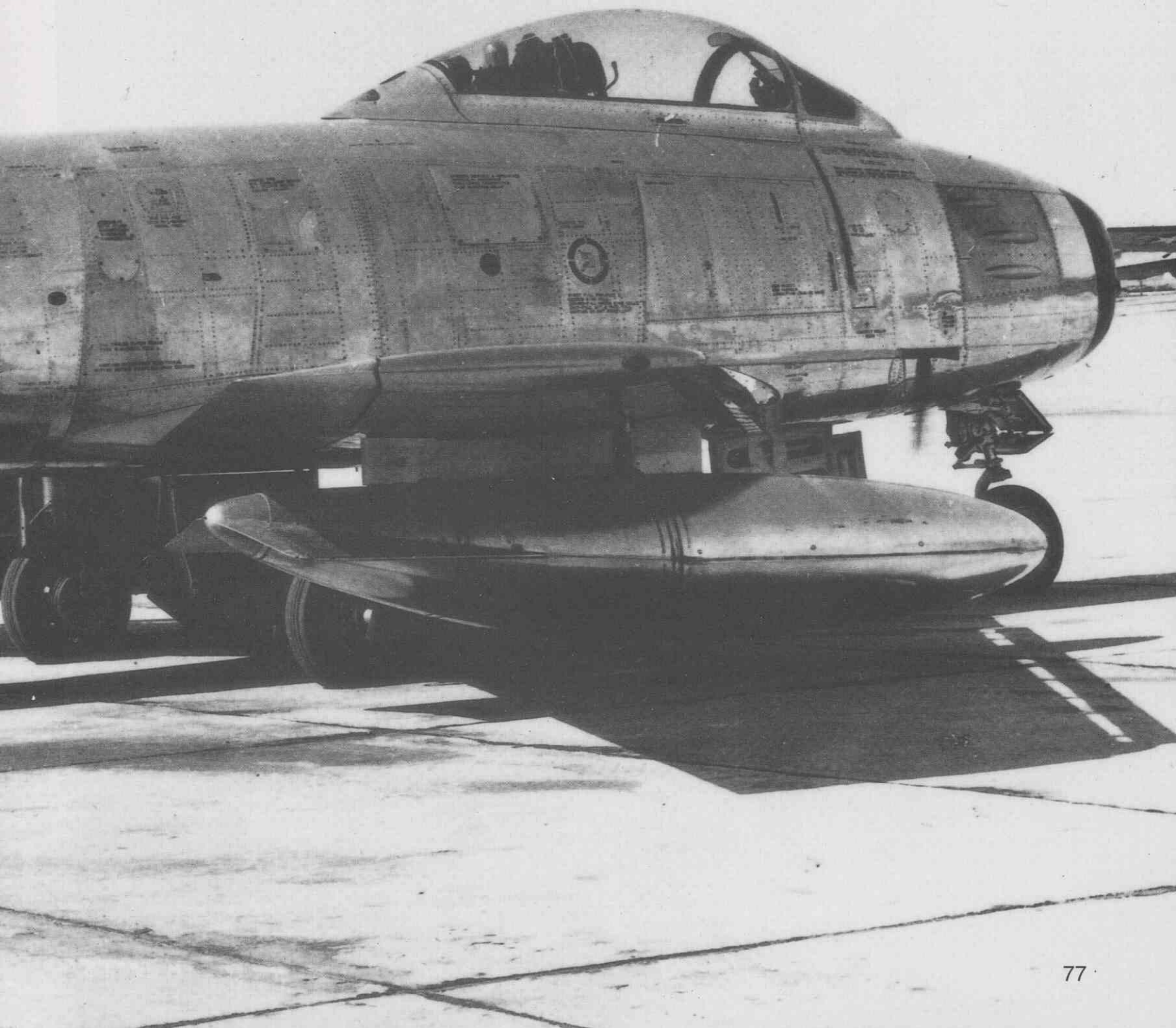
En este tercer bloque figurarán también todos los "reactoristas" que prestaron servicio como tales en el Ala de Caza nº 1 procedentes, selectivamente, de los pilotos del 22 Grupo de Fuerzas o Base Aérea de Manises, pilotos que pasaron destinados al Ala en la misma Orden de su creación, con independencia de contar o no, con aptitud o instrucción específica, en material reactor.

Los pilotos del primer bloque, fueron seleccionados a comienzos de 1954, entre los jefes y oficiales del Ejército del Aire, algunos de ellos veteranos de nuestra Guerra Civil o de la Escuadrilla Azul en su Campaña de Rusia, junto con jóve-

nes oficiales, para efectuar un curso de transición a reactores en material T.33, en Alemania, en la Escuela de la USAF de Fürstenfeldbruck, en adelante Fursty, curso que finalizó en diciembre de este mismo año.

Cinco de estos pilotos que superaron el Curso de T.33 en Fursty, a principio de 1955 iniciaron su instrucción en diferentes Escuelas y Unidades de la USAF en Estados Unidos. Primero fue el paso obligado por la Escuela de Idiomas de la Base Aérea de Lackland, Texas, para efectuar el preceptivo curso de inglés; a continuación efectuaron un curso de Transformación y Tiro en T.33 en la Base Aérea de Laughlin, también en Texas, a orillas de Río Grande.

Finalizado el curso de Tiro en T.33 pasaron a la Base Aérea de Nellis, próxima a las Vegas, Nevada, donde realizaron el curso de Tiro en F.86, curso que fue seguido de un entrenamiento complementario en Unidades de la USAF en Europa, dotadas con material F.86, concretamente en la Base Aérea de Hahn en Alemania. El teniente coronel Gonzalo Hevia Al-



varez-Quiñones, cabeza de serie de este curso, fue el primer piloto español que voló un avión F.86, hecho que ocurrió el 11 de abril de 1955, en la Base Aérea de Nellis, Nevada, EE.UU.

A continuación se relacionan los integrantes de este primer bloque de pilotos que, "con curso especial de adaptación al material C.5", F.86F, fueron destinados al Ala de Caza nº 1 en el mismo B.O.A. de su creación:

- Teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones.
- Comandante Luis de Azqueta y Brunet.
- Comandante Carlos Grandal Segade.
- Teniente César Villalonga Alonso.
- Teniente José María Ordovás Artieda.

dos últimos de la relación, a su regreso de Estados Unidos, fueron destinados al Ala de Caza nº 1 en el mismo B.O.A. que los jefes y oficiales del primer bloque.

- Teniente Carlos Antonio Herraiz Diaz-Merry.
- Teniente Rafael Pardo Albarelllos.
- Teniente Hernando Maura Pieres.
- Teniente Julián Alvarez de la Vega.
- Teniente Juan de Dios García de Prado y Ruizberri de Torres.
- Teniente Jaime Alvarez del Castillo.
- Teniente José Antonio Salazar Cútoli.
- Teniente Agustín Cabello Pérez.



Pioneros del Ala de Caza nº1, integrantes de una patrulla de cinco F.86F, en el festival internacional de Fiumicino. De izquierda a derecha: teniente Maura, teniente coronel Hevia, capitán Barsen, teniente Salazar y teniente Alvarez de la Vega. Fiumicino, Italia, 24 de junio de 1956.

Estos pilotos, una vez finalizada su instrucción en Bases de la USAF, regresaron a España a primeros de septiembre y se incorporaron directamente a la Base Aérea de Getafe para proceder a la recepción de los primeros F.86F que estaban siendo entregados al Ejército del Aire.

Los pilotos del segundo grupo, 10 tenientes de la 5ª Promoción de la Academia General del Aire, efectuaron una serie de cursos en los Estados Unidos con una duración total de 15 meses, para obtener una instrucción en vuelo y una mentalidad aeronáutica, que finalizó con un curso completo de Tiro en F.86. Estos cursos abarcaban una amplia gama de enseñanzas: inglés básico y aeronáutico; curso de piloto elemental en avionetas Piper y en aviones T.6; curso básico en aviones T.28 y T.33; curso de Tiro en T.33; y finalmente un curso de Tiro en F.86.

Uno de estos oficiales no superó el curso básico de T.33 causando baja en reactores, y otro, el teniente Benjamín Manuel del Valle Dulanto falleció al sufrir un accidente en el último vuelo que realizaba en T.33; de esta forma el grupo continuó el desarrollo de su programación inicial pero ya con sólo ocho pilotos, de los que tres finalizaron la instrucción en EE.UU. con varias semanas de retraso del resto del grupo.

De los ocho tenientes de este segundo bloque, que a continuación se relacionan, cinco de ellos, los tres primeros y los

En cualquier caso, estos jóvenes tenientes con sólo dos años de antigüedad, con el título de piloto de la USAF, dominio del idioma inglés y con "curso especial de adaptación al material C.5", F.86F, formaron el núcleo principal de instructores de la mayoría de los pilotos de "cercanías" que se incluyen en el tercer bloque. Estos tenientes instructores fueron absorbidos, en poco tiempo, por sus propios alumnos que eran de "cercanías".

PIONEROS DE "CERCANIAS" Y DEL 22 GRUPO DE FUERZAS AEREAS

ESTOS PIONEROS, "REACTORISTAS DE CERCANIAS" del tercer bloque de pilotos y que a continuación se relacionan, procedían de las primeras promociones de la Academia General del Aire y habían efectuado el curso de T.33 en la Escuela de Reactores de Talavera la Real en el que sólo volaron unas 10 horas de vuelo instrumental e incluso, los procedentes del primer curso de la citada Escuela, no llegaron a efectuar el curso de T.6 en la Escuela Básica de Salamanca.

- Capitán Barsen García-López Rengel.
- Capitán Luis González Olmedo.
- Capitán Jaime Caballero Echevarría.



Vista general de los F.86F en la plataforma de estacionamiento de la Base Aérea de Manises, en octubre de 1956, de izquierda a derecha: los "Sabres" del 12 Escuadrón, los del 11 Escuadrón, los del 41 Escuadrón (antes de desplegar a la Base Aérea de Son San Juan) y los F.86F en "depósito" aparcados junto a cuatro aviones Junkers (JU-52).

- Capitán Sinforiano Molleda Benjumea.
- Capitán Pedro José Moreno Fernández.
- Capitán Santiago Peraita Richard.
- Teniente José Juste Marzo.
- Teniente Enrique González-Conde Rodríguez-Sedano.
- Teniente Luis Ausín Manzano.

Estos pilotos, con curso especial para adaptación al material de reacción pero sin experiencia en F.86F, fueron destinados al Ala para prestar sus servicios en el Escuadrón número 11, por Orden de 22 de octubre de 1955 y, una vez incorporados a éste, iniciaron la instrucción para su suelta y calificación en el "Sabre".

También se incluyen en este tercer bloque a otro grupo de pilotos, seleccionados de entre los que pasaron destinados al Ala de Caza nº 1, procedentes del citado 22 Grupo de Fuerzas Aéreas o de la Base Aérea de Manises, en la misma orden de su creación, y que después de superar los cursos correspondientes, en Talavera, Furstly o EE.UU., ya como "reactoristas", pasaron a volar el F.86F en los Escuadrones del Ala.

- Capitán Vicente Alamá Martí.
- Teniente Miguel Salom Ferrer.
- Teniente Antonio Espinosa Paredes.
- Teniente José Antonio Rodríguez del Valle.
- Teniente Enrique Martínez Ibáñez.
- Teniente Luis Alonso Cubells.

Todos estos pilotos, excepto el teniente Enrique Martínez Ibáñez que efectuó el curso de Tiro en F.86F en EE.UU., engrosaron la gran familia de pilotos de "cercanías", familia que pronto se vio mutilada por la pérdida de dos de sus miembros, los capitanes Jaime Caballero Echevarría y Sinforiano Molleda Benjumea, que fallecieron al estrellarse los F.86F que pilotaban el día 23 de marzo de 1956 en la provincia de Teruel, a los cinco meses de su llegada al Ala.



Acto solemne de entrega del estandarte nacional por la ciudad de Valencia al Ala de Caza nº 1. El coronel Guerrero, junto con la señorita María Amelia Trenor Calatayud, madrina del estandarte. Base Aérea de Manises, 23 de junio de 1957.

LAS PRIMERAS SUELTAS EN F.86F

LA FINALIZACION DE LAS OBRAS DE LA PLATAFORMA de estacionamiento de aviones y las correspondientes calles de rodadura, permitió que se dejara de utilizar la zona de espera de la de cabecera de la pista 30, como estacionamiento provisional de aviones y desmontar las tiendas de campaña de los pilotos y de los especialistas. No obstante, durante varias semanas y en función de los requerimientos de los vuelos locales, especialmente de los de los pilotos recién sueltos, por no disponer la Base de una Torre o carri-

llo de Control Móvil, dotada con las pertinentes frecuencias de UHF, un F.86F rodaba hasta la zona de espera de la pista en servicio, se le conectaba un APU y su piloto, efectuaba el control correspondiente, operando el equipo de radio del "Sabre".

De cualquier forma, el desplazamiento de los aviones a su plataforma de estacionamiento, junto a los escuadrones e instalaciones logísticas, facilitaron todas las operaciones de abastecimiento y mantenimiento de los mismos, aunque el "Briefing" diario, dedicado casi en exclusivo a las clases teóricas del F.86F que impartían los tenientes, y a los vuelos de las primeras sueltas, se seguían impartiendo en la sala de juntas de la jefatura del Ala, más tarde, estas clases se desarrollaban en la biblioteca del Pabellón de Oficiales.

Esta suelta se desarrollaba volando el alumno en un avión y el instructor en otro avión, despegaban en formación y el instructor le iba diciendo desde su avión lo que él veía que el alumno tenía que hacer o no lo hacía correctamente. En esta época no había ningún T.33 en el Ala, sólo "Sabres", pero no ocurrió ningún incidente relevante aunque, alguna vez el instructor perdió de vista al avión del alumno y éste, regresaba solo a la Base y tomaba tierra sin novedad.

En la tarea de ir soltando a los primeros pilotos de "cercanías", que inicialmente fueron capitanes de las primeras promociones de la Academia General del Aire, pilotos con muchas horas de vuelo realizadas en las unidades y con los aviones convencionales de entonces, participaban, inicialmente, todos los jefes y oficiales con "Curso especial de C.5", F.86F, pioneros de los bloques primero y segundo.

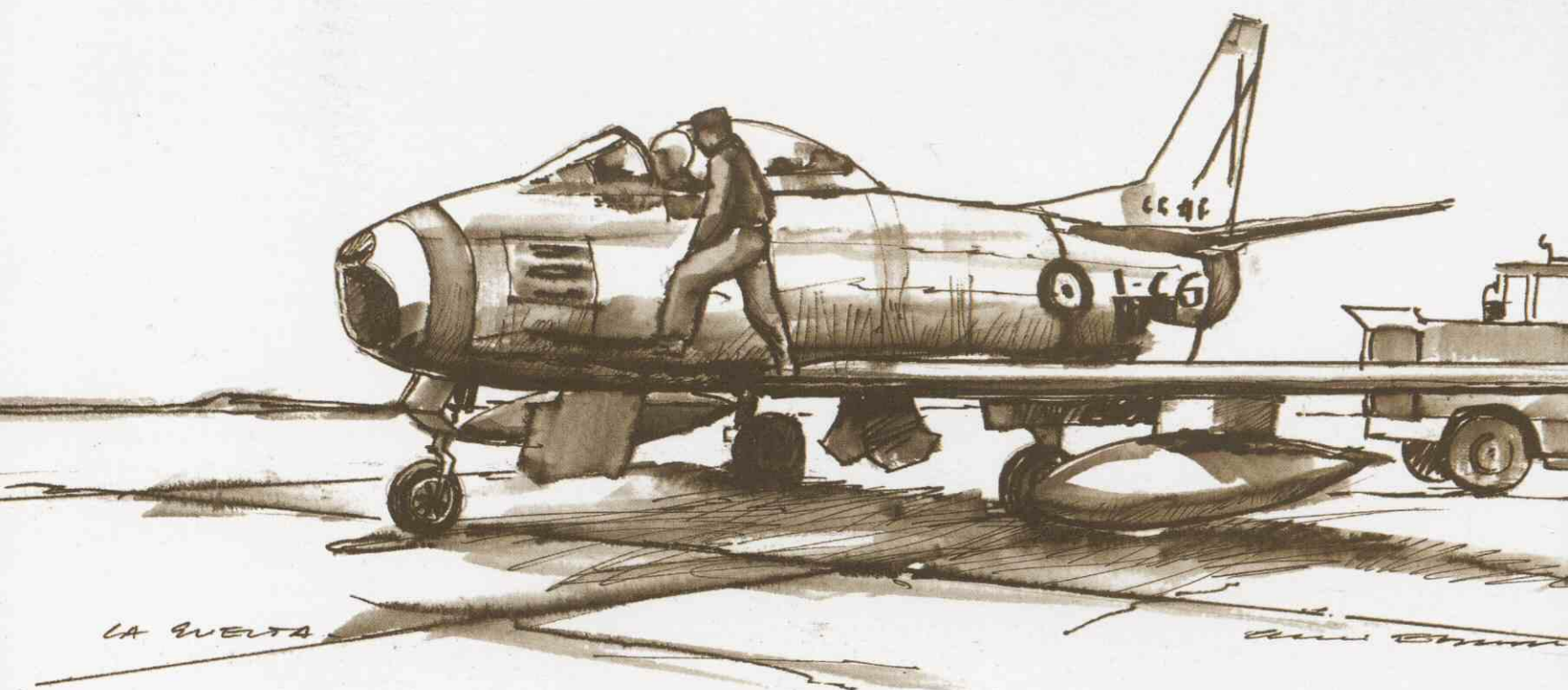
Estos primeros instructores de F.86F, habían sido entrenados en escuelas y unidades de la USAF, donde para mandar una formación o preparar y desarrollar una misión en vuelo, y ser responsable de la misma, el piloto necesita-



Pilotos del Ala de Caza nº 1, integrantes de una patrulla de cuatro F.86F, participantes en una manifestación aérea internacional en Italia. De izquierda a derecha: comandante Barsen, capitán Salazar, comandante Balanzategui y capitán Sequeiros. Milán, Italia, 4 de julio de 1957.



Pilotos de los escuadrones de caza 11 y 12, en las primeras maniobras en las que operaron los "Sabres" con el Ejército de Tierra, en el Pirineo Catalán. De izquierda a derecha (de pie) capitán Almodóvar, capitán Pardo, capitán Cabello, capitán Sequeiros, comandante Barsen, capitán Salazar, capitán Espinosa, capitán Rodríguez del Valle, capitán García Crespo, (de rodillas) capitán Benítez, capitán Berriatua, comandante Balanzategui, teniente Paternina, capitán Chamorro, teniente Cubells y capitán Castillo Cámara. Base Aérea de Zaragoza, 12 de julio de 1957.



ba alcanzar unas calificaciones previas en el tipo del avión, contar con certificados de vuelo instrumental, tarjetas blanca o verde, y haber cumplimentado el plan de instrucción correspondiente.

Ese "choque" de mentalidad y de material, entre pilotos instruidos en el F.86F en la USAF y pilotos de "cercanías" en los primeros meses de actividad del Ala de Caza nº 1, marcaron el inicio de una importante transformación del Ejército del Aire y, con independencia del origen de algunos de los pocos accidentes o incidentes de vuelo, ocurridos durante el primer año de funcionamiento del Ala, que fue una especie de tributo de la transición a un nuevo material, nuevas ideas, formas de actuación y de comportamiento en la profesión aeronáutica-militar que, por otra parte, favoreció la Seguridad de Vuelo.

El primer piloto del Ejército del Aire procedente del primer curso de T.33 de la Escuela de Talavera la Real, de "cercanías" que se soltó en el F.86F en España, lo hizo en la Base Aérea de Manises el día 17 de diciembre de 1955 y fue el capitán Barsen García-López Rengel y su instructor o "acompañante", fue el comandante Luis de Azqueta y Brunet Jefe del 11 Escuadrón de Caza.

Los pilotos que se iban soltando, una vez efectuadas varias misiones del Plan de Instrucción nº 1, participaban activamente en las diferentes tareas del Escuadrón y entre ellas en la de ir soltando a otros pi-

lotos de T.33, sin experiencia anterior en F.86F, procedentes de Talavera o de Fursty.

EL ALA: ESCUELA BASICA

PERO LA NECESIDAD Y LA OBLIGACION DE "SOLTAR" a pilotos en el avión F.86F y proporcionarles un mínimo nivel de experiencia básica en la preparación y ejecución de los vuelos, constituyó un grave y oneroso problema, no sólo para el Ala de Caza nº 1, sino también para el resto de las unidades. Pero fue ésta, la que tuvo que atender y soportar el mayor esfuerzo continuado en esta cuestión desde las primeras semanas de su creación, esfuerzo que se prolongó durante los cuatro primeros años de su existencia.

En el Ala de Caza nº 1 no sólo se soltaron en el F.86F pilotos del Ala, sino también otros que fueron agregados con este propósito a sus Escuadrones, como sucedió con los coroneles Angel Salas Larrazábal y Felipe Galarza Sánchez, entre otros. También, al ser la primera unidad del Ejército del Aire dotada con material F.86F, inicialmente, fue paso obligado para la gran mayoría de los "reactoristas de cercanías" que, una vez sueltos y con el Plan de Instrucción nº 1 finalizado, fueron destinados a las nuevas unidades de caza que se iban crean-



"Zona de Operaciones" del equipo de rescate del Ala de Caza nº 1 en el Puente de Campanar de la ciudad de Valencia, con ocasión de las inundaciones del 14 de octubre de 1957.

do. Concretamente por Orden de 19 de septiembre de 1956 (BOA núm. 110) se constituye el Ala de Caza nº 2 (Zaragoza); el Ala de Caza nº 3 (Valladolid) y el 41 Escuadrón de Caza en Son San Juan.

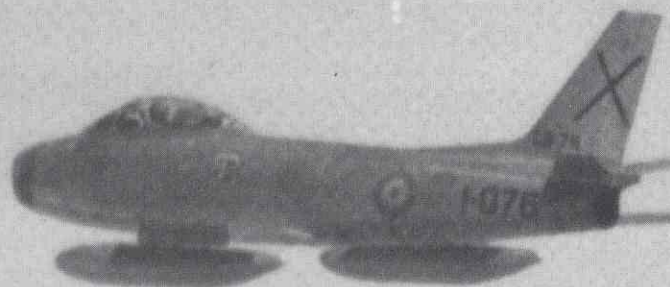
Entre los "reactoristas de cercanías" del Ala que, sueltos en F.86F, fueron destinados a estas nuevas unidades figuran los tenientes Antonio Huerta Martínez y Lázaro Jarabo Martínez destinados al Ala de Caza nº 2; los capitanes José Pizarro Rodríguez y José Manovel García, y los tenientes Francisco Arteaga Danvila y Manuel Vázquez Anaya, al Ala de Caza nº 3; los capitanes Luis González Olmedo, Carlos Issasi-Isasmendi Adaro, José Juste Marzo, Luis Ausin Manzano, Francisco Duran Chaves, Juan Martínez de Pisón y los tenientes Juan Antonio Ferrero Ruiz de Prada, Benito Puente Munar, José Luis Barroso Guerra, Mariano Ascaso Señor y Juan Pombo Balbas, al 41 Escuadrón de Caza, entre otros.

No obstante, estos pilotos que iban destinados a las unidades de caza de reciente creación, continuaban agregados al Ala de Caza nº 1 y desarrollando los planes de instrucción correspondientes, hasta la entrega del material de vuelo a la unidad que se le destina, excepto el capitán Juste Marzo que fue agregado, previamente, al 41 Escuadrón de Caza como oficial de mantenimiento por su experiencia en este área.

los servicios propios de una unidad, en beneficio de la enseñanza propia de una Escuela Básica de Caza, como consecuencia de la permanente renovación de pilotos destinados o agregados en el Ala.

Este esfuerzo que venían realizando los escuadrones del Ala, disminuyó sensiblemente cuando la totalidad de los alumnos que habían superado el 12º curso de T.33 de la Escuela de Reactores de Talavera la Real, curso que se desarrolló de enero a abril del año 1959 y que, dividido en dos grupos, completaron los cursos 2º y 3º de F.86F en el recién creado Escuadrón de Aplicación y Tiro de la citada Escuela, en los meses de mayo a julio y de septiembre a noviembre del mismo año.

Fue a partir de entonces, una vez materializada la integración del F.86F en el curso de Reactores, cuando los "reactoristas de cercanías" se incorporaban a las diferentes Unidades de Caza, lo hacían ya "suelos" en F.86F y con el plan de instrucción nº 1 efectuado. Entre estos primeros pilotos destinados al Ala de Caza nº 1 figuran los tenientes David Calvo Ruiz, Atanasio Cuervo-Arango y Caso de los Cobos, Juan Antonio Lombo López, Eugenio Jack Folla, Pedro Luis Fernández García, Alfredo Baztan San Martín, Domingo Martínez de Pisón Vorástegui y José Luis Ballester Sepúlveda. El



Más de 80 pilotos fueron sueltos en el "Sabre" en el Ala de Caza nº 1, concretamente 50 por el 11 Escuadrón y más de 30 por el 12 Escuadrón. Estos datos dejaron traslucir la idea de que el Ala o alguno de sus Escuadrones, fuese una Escuela Básica de Caza o Centro de Instrucción de pilotos, aunque por otra parte, para desarrollar esta tarea, se consumieron muchos esfuerzos, mucho tiempo y por supuesto, muchas horas de vuelo.

Desde el principio y cuando los primeros Escalones de Mantenimiento de los Escuadrones del Ala, el 11 y el 12, aún no habían terminado de organizarse, tuvieron que atender y soportar un gran esfuerzo en las citadas sueltas, entre otras actividades, por el gran número de horas de vuelo que se tuvieron que consumir en estas misiones "primarias" o "elementales": transición, tráficos de aeródromo, acrobacia individual, instrumentos, formaciones...

Este cometido obligó a retrasar el desarrollo de otras misiones de los planes de instrucción nº 2 y nº 3, dirigidas a la consecución de la aptitud de combate y de la prestación de

teniente Calvo Ruiz, destinado en el 12 Escuadrón de Caza, y el brigada, del 11 Escuadrón, de la Plaza Alcazar, fallecieron el día 25 de febrero de 1961 al estrellarse la avioneta E.9 que pilotaban en un vuelo local de la Base Aérea de Manises.

En lo referente al vuelo instrumental, los pilotos que procedían de los primeros cursos de la Escuela de Reactores de Talavera la Real, en material T.33, efectuaron un curso básico de unas 60 horas de vuelo de las que 20 eran de instrumentos, estas últimas a todas luces insuficientes para detectar y afrontar, con seguridad las sensaciones de vuelo nocturno y el vértigo instrumental en el desarrollo de los sucesivos planes de instrucción de las unidades dotadas con F.86F.

El teniente coronel Hevia, segundo jefe de Fuerzas Aéreas del Ala, al iniciar las misiones de vuelo nocturno que figuraban en los planes de instrucción manifestó en el briefing correspondiente que "...el vuelo de noche es como el de día, solo que no se ve nada... ¡Vamos todos a volar!..." y después comprobó que estos pilotos estaban muy "flojos" en este aspecto, sabían volar el avión y nada más. Ante esta evidencia

contrastada, el citado teniente coronel informó al mando, en repetidas ocasiones, la necesidad de que los "reactoristas de cercanías" saliesen de la Escuela de Talavera la Real con un curso completo de Vuelo Instrumental.

Los "reactoristas" de estos primeros cursos básicos de T.33, "cursos cortos" de sólo 60 horas, fueron de nuevo convocados para efectuar un curso de Vuelo Instrumental, complementario al anterior, cuando éstos ya estaban desarrollando los planes de instrucción específicos de F.86 en las diferentes unidades de caza, concretamente entre marzo de 1957 y diciembre de 1958, la Escuela de Reactores impartió cinco de estos cursos complementarios, por donde pasaron más de 60 alumnos, pilotos de "cercanías", de los que un 50% procedían del Ala de Caza nº 1 y el resto de otras unidades.

Las misiones de este curso de vuelo instrumental fueron incluidas, posteriormente, en el curso normal de T.33 de la Escuela de Reactores, con dos años de retraso, hasta que en el 7º Curso de Reactores T.33 que se realizó entre los meses de enero y abril de 1957, se vio ampliado y enriquecido con el vuelo instrumental, lo que prueba con qué grado de precipitación se organizó la instrucción inicial y el entrenamiento de las diferentes unidades de F.86 en el Ejército del Aire.

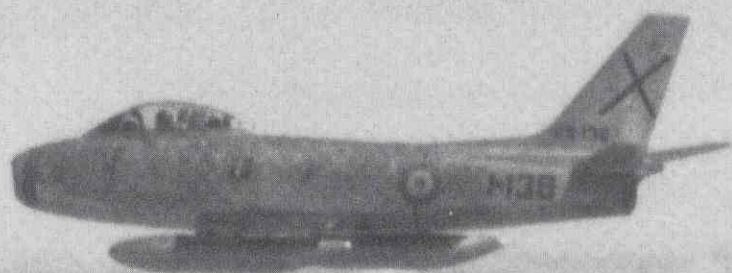
lizar todos los vuelos siguiendo unos determinados requisitos:

—El proceso previo de preparación en tierra.

—El control radar y de tráfico aéreo, ya que, simultáneamente, entraron en servicio los escuadrones de vigilancia de la Red de Alerta y Control, que obligaba a respetar y ajustar todos los requerimientos del tráfico aéreo y que no había sido habitual, en el tráfico militar, hasta la llegada de los reactores a España.

—La obligación a respetar una programación periódica de vuelos, controlando y coordinando las horas de vuelo con los planes de instrucción, los programas de mantenimiento, la famosa "diagonal", con las revisiones periódicas, etc..

Para superar esta difícil situación y adaptarla a las nuevas exigencias, pronto se comenzó a disponer de la traducción, aprobación, edición y difusión de un sistema de procedimientos y órdenes técnicas de muy diversa índole y materias, que dio, desde el primer momento, un resultado excelente, junto con la organización de los horarios de trabajo de todos los miembros del Ala, los cuales comenzaban con el sistema de "briefing" inicial, que diariamente desarrollaba una gama muy variada de materias de interés profesional, pasando por un análisis meteorológico como información al vuelo, compren-



Otra medida tendente a consolidar y controlar la aptitud y los correspondientes certificados de vuelo instrumental, en los diferentes escuadrones de caza, fue la creación de una Sección de Instrumentos que, programaba y realizaba los exámenes teóricos, las clases de vuelo en T.33 y las pruebas pertinentes. Estas tareas las realizaban, preferentemente, aquellos pilotos que habían superado el correspondiente curso de Instructor de Vuelo Instrumental de la USAF, en EE.UU.

LOS PLANES DE INSTRUCCION

LA ACTIVIDAD AERONAUTICA EN EL ALA DE CAZA Nº 1, se inició en el marco generalizado del desconocimiento de la importancia capital de todo lo relativo a la aplicación de los procedimientos de vuelo y con una larga formación de los pilotos, inadecuada para afrontar los nuevos métodos y sistemas de volar, principalmente, porque había que pasar a rea-

diendo el desarrollo de misiones específicas de la programación diaria que, entre otras novedades, tenía la utilización de un amplio léxico en inglés, entonces casi desconocido.

Pero una parte importante de la organización y ejecución de todo este planteamiento, durante los primeros años de funcionamiento del Ala (1956, 1957 y 1958) residió en los sucesivos planes de instrucción que seguían a las sueltas, y suponían un progresivo incremento selectivo de misiones y de requisitos para la consecución de aptitud de combate. En 1958, el plan de instrucción núm. 3, comprendía una serie de misiones de tiro aire/aire y aire/tierra, cámara o real e interceptaciones controladas desde tierra (Ground Control Intercept, GCI), entre otras, todas ellas con el propósito de obtener la citada aptitud.

Dentro de estas misiones GCI, el 13 de diciembre de 1957, una patrulla de 4 aviones del 11 Escuadrón del Ala mandada por el comandante Barsen García-López e integrada por los capitanes Ignacio Taboada, Jaime Barriatua y Carlos Herráiz, desplegada en la Base Aérea de Torrejón, desarrolló la

“...No es la primera vez que me he parado a pensar sobre una época que quizás ha tenido gran importancia e influencia, sin duda, en las últimas décadas de nuestra Historia Aeronáutica pero, hasta hoy, no se me había ocurrido plasmarlas aunque sea a “vuela pluma” y en unas simples cuartillas. Me refiero a los años 1954 y 1955, 1956..., años en que llegaron a España los primeros aviones a reacción y se crearon las primeras unidades del Ejército del Aire con este novísimo material...”

En primer lugar, desde mi punto de vista, la gran dificultad con que nos encontramos, fue el tener que adoptar un cambio drástico de mentalidad, a la que bien o mal tuvimos que adaptarnos. Pasamos de volar de una forma más bien alegre y deportiva, lo que podíamos llamar simplemente “volar”, cumpliendo la misión que se nos había encomendado: formaciones, viajes, vuelos de entrenamiento local, desfiles, etc. con cuatro directrices e indicaciones y al aire, recuerdo que los planes de vuelo fueron una auténtica novedad y ciertamente no muy bien acogida. ¡Qué latazo!, a encontramos, sin más, con unos largos cursos teóricos del avión que íbamos a volar: características, sistemas, procedimientos, emergencias, etc., briefing y pos-briefing y todo ello enmarcado en una férrea disciplina de vuelo, el cambio de mentalidad fue muy duro...

En segundo lugar, la diferencia que existe entre volar aviones propulsados por hélice y los de reacción, con todas y las consiguientes dificultades que esto suponía. Ante esta situación, principalmente la que motivaba la primera, no existe la menor duda de que sentimos inconscientemente una cierta rebeldía u oposición a adaptarnos a lo que pensábamos que se podía hacer, es decir volar, sin tantos preámbulos y complicaciones, para nosotros era todo más sencillo. Si a esto unimos que quienes nos impartían sus conocimientos e intentaban que asimilásemos esta nueva forma de concebir lo que era la moderna aviación, tenían gran entusiasmo y buena voluntad pero poca experiencia, se comprende que saliésemos al aire muy “verdes”. No considero que fuésemos unos locos pero sí un tanto inconscientes, sin darnos cuenta de lo que hacíamos ¡Cuántas veces posteriormente se me han puesto los pelos de punta al recordarlo!, estábamos convencidos de que era lo normal.

Estas reflexiones quizás pueden justificar de algún modo anécdotas y hechos ocurridos en estos maravillosos años donde todo era entrega y nuestra única ilusión era volar aquel inigualable “Sabre” sin reparar en otras...”

(Francisco Vindel Merced, general de Aviación)

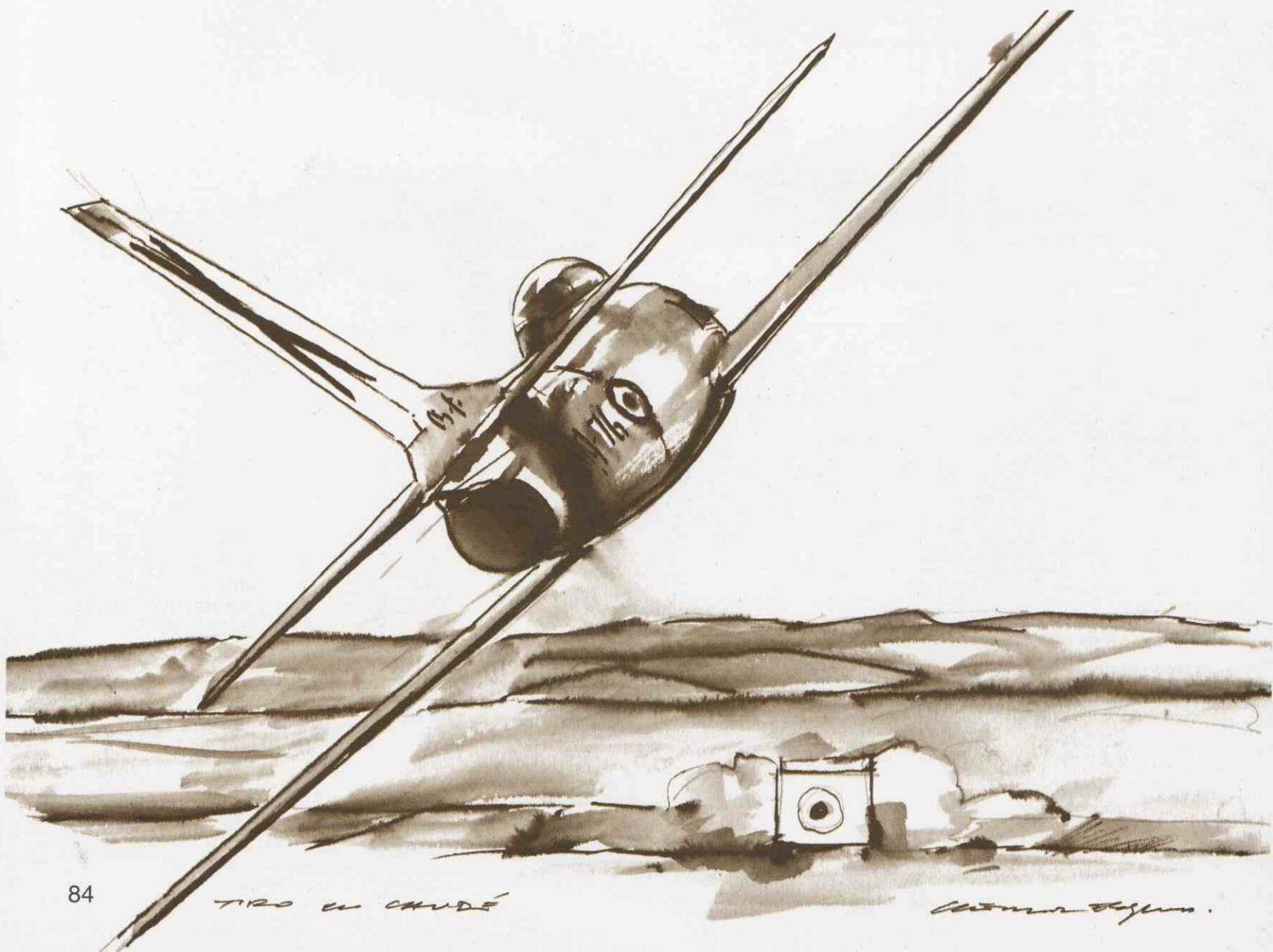
primera misión combinada de Defensa Aérea con elementos de la 65ª División Aérea de los EE.UU., en la que se probó con éxito... “el Centro Radar de Villatobas, Toledo”.

Es de señalar que la primera vez que aviones a reacción del Ejército del Aire, F.86F del Ala de Caza nº1, abrieron fuego real en España, concretamente en ametrallamiento aire/tierra contra blancos del Polígono de Tiro de Caudé, Tiel, que el día 10 de marzo de 1958, misión llevada a cabo por una formación de cuatro F.86F del 12 Escuadrón, mandada por el capitán Fernández Sequeiros, seguida, tres días después, por otra formación igual del 11 Escuadrón, manda-

da por el capitán Álvarez de la Vega.

El día 15 de julio de 1958 y en el Polígono de Tiro aire/aire de Palma de Mallorca, una escuadrilla de cinco aviones F.86F del 11 Escuadrón, destacada en Son San Juan y mandada por el capitán Herraiz, ejecutaba la primera misión de tiro aire/aire real, contra un blanco remolcado, efectuada por aviones del Ala de Caza nº 1.

Del 19 al 25 de julio de 1958 el Ala monta un Servicio de Alarma de Instrucción, turnándose los escuadrones 11 y 12, por semanas, desde 30 minutos antes del orto hasta 30 minutos después del ocaso, con cuatro aviones, dos en situa-





"... la toma de tierra fue lo más normal posible, dentro de las circunstancias..." Avión del capitán Rodríguez del Valle, piloto del 12 Escuadrón de Caza, después de efectuar un aterrizaje forzoso fuera de pista. Base Aérea de Manises, 12 de noviembre de 1957.

ción de 5 minutos y otros dos en una hora; este servicio se volvía a montar el día 16 de septiembre, en esta ocasión con carácter permanente, hasta el 24 de febrero de 1970 en que, una escuadrilla del 101 Escuadrón, descendiente directo del 12, prestó el último Servicio de Alerta.

Este Servicio de Alarma se montaba en la cabecera 30 de la pista, aparcando los dos aviones que estaban en la situación de cinco minutos en su zona de armado y desarmado de aviones, con sus APU,s conectados, donde se instaló un barracón americano tipo "quonset" en sus proximidades, con enlaces telefónicos y sirenas de aviso, para descanso de pilotos y especialistas.

Un año más tarde, entre los días 2 y 4 de octubre de 1959, técnicos de la USAF, impartían a pilotos y especialistas del Ala, un cursillo que, con la clasificación de confidencial, comprendía el empleo táctico, mantenimiento, manejo y almacenamiento del misil aire/aire GAR-8 "Sidewinder" (AIM-9), misil que se recibía en el Ala tres años más tarde, después que un número determinado de sus aviones fueran modificados.

Del 4 al 10 de noviembre de 1959, dos escuadrillas de cada uno de los escuadrones del Ala, con sus correspondientes escalones de apoyo, se desplegaban en la Base Aérea de Zaragoza para realizar ejercicios de tiro, con armamento de guerra, concretamente lanzamientos de cohetes, bombardeo con ángulo alto, 60° de picado, y bombardeo rasante con bombas napalm.

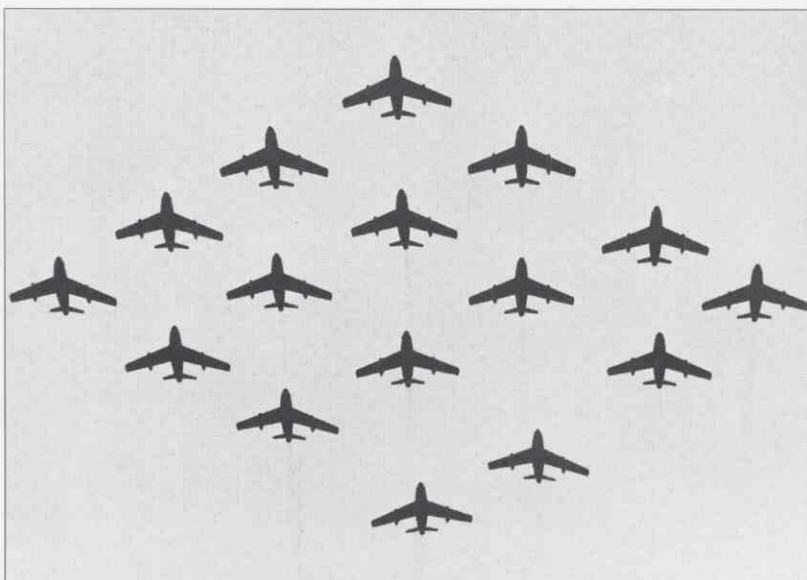
Correspondió a tripulaciones del Ala de Caza nº 1, en enero de 1962 "abrir

fuego" con el GAR-8 "Sidewinder", después de permanecer destacadas durante una semana en la Base Aérea de Son San Juan para recibir instrucción específica, teórica y práctica, impartida por instructores de la USAF, intrucción que culminó con el lanzamiento real de misiles "Sidewinder" contra blancos que eran cohetes de 5 pulgadas disparados por otro F.86F que, volando en pareja con el avión portador del misil "rompía" inmediatamente después de dispararlo en el polígono de tiro aire/aire de Palma de Mallorca..

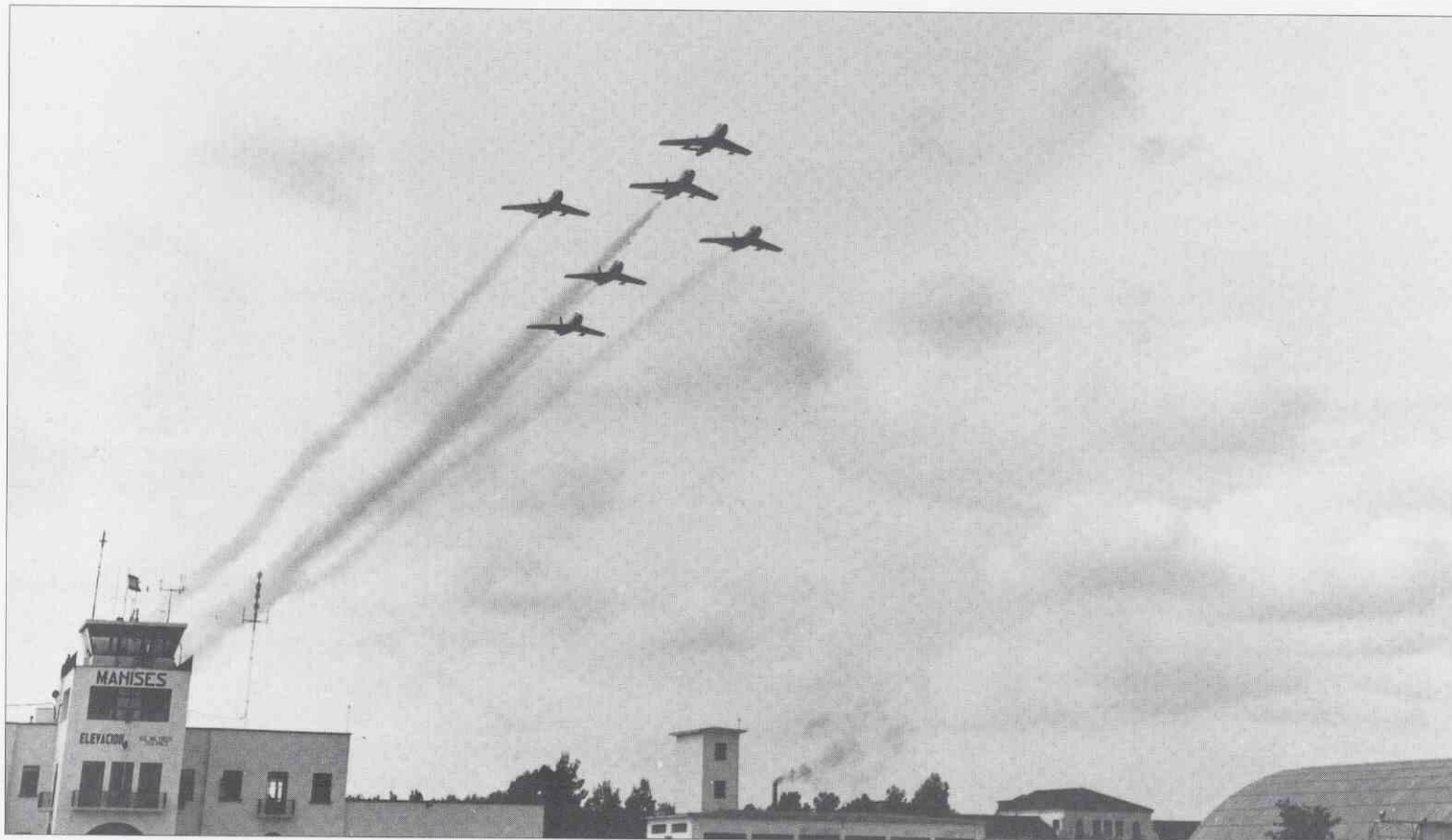
Fue un piloto del 12 Escuadrón de Caza, concretamente el capitán Casimiro Muñoz, jefe de la 3ª Escuadrilla, el primer piloto del Ala de Caza nº 1 y del Ejército del Aire, en España y desde un F.86F, el C.5-058, el que, el 16 de enero de 1962 lanzó el primer misil de guía infrarroja "Sidewinder", seguido por el resto de su escuadrilla.

Este mismo día, el capitán Salom Ferrer, jefe de la 4ª Escuadrilla del 11 Escuadrón, efectuó el "vuelo de seguimiento" previo al lanzamiento del misil, lanzamiento que materializó al día siguiente, el 17 de enero, desde el mismo avión modificado del 12 Escuadrón, el C.5-058, que disparó el primer misil.

La consecuencia inmediata de este evento, fue el incremento de la capacidad de derribo de los F.86F del Ala de Caza nº 1, al completar la instrucción de sus tripulaciones, pilotos y especialistas, una vez que sus aviones ya habían sido modificados para integrar, como un módulo de armamento más, el misil "Sidewinder" y contar con la dotación correspondiente de estos misiles.



Formación de un rombo de 16 F.86F del 11 Escuadrón de Caza, mandado por el coronel Guerrero, en un vuelo de entrenamiento. Base Aérea de Manises, 25 de abril de 1958.



Torre de Control de la Base Aérea de Manises y jefatura del Ala de Caza nº 1, sobrevolada por una patrulla de seis F.86F.

Organización del 11 Escuadrón de Caza

Jefe: Comandante P. Jaraiz.

Jefe de Operaciones: Capitán G. González.

Secciones:

Mantenimiento: Capitán Benítez, Capitán G. Vargas.

Administración Ella.: Capitán Arroyo, Capitán Vivo.

Información: Capitán Montaner, Teniente Belmonte.

Seguridad en Vuelo: Capitán Cubells, Teniente Rubiano.

Personal: Capitán Vivo, Brigada Iglesias.

Club: Capitán Paternina.

Instrumentos: Capitán Bautista, Teniente Belmonte, Teniente Martínez.

Prensa y propaganda: Capitán Bautista.

Tiro y Armamento: Teniente Enrech y Teniente Patiño.

Equipo Personal de Vuelo: Teniente Valilla, Teniente Rubiano.

Cartografía y fotografía: Teniente Valderas., Teniente Jack.

1ª ESCUADRILLA:

Jefecapitán Benítez
Pilotocapitán Arroyo
Pilototeniente Martínez
Pilototeniente Valilla
Pilototeniente Valderas
Pilotobrigada Iglesias
Pilotosargento Polo
Agreg.capitán Cabello

2ª ESCUADRILLA:

Jefecapitán Montaner
Pilotocapitán Vivo
Pilototeniente Belmonte
Pilototeniente M. Vélver
Pilotobrigada Barberán
Pilotosargento Escudero
Pilotosargento Jiménez
Agreg.capitán Parés
Agreg.capitán A. de la Vega

3ª ESCUADRILLA:

Jefecapitán G. Vargas
Pilotocapitán Paternina
Pilotocapitán Bautista
Pilototeniente Patiño
Pilotosargento Márquez
Pilotosargento Plaza
Agreg.capitán Salom

4ª ESCUADRILLA:

Jefecapitán Cubells
Pilototeniente Enrech
Pilototeniente Rubiano
Pilototeniente Fernández
Pilototeniente Jack
Pilotobrigada Japón
Pilotosargento Porto
Agreg.capitán Chamorro

Pilotos agregados: Coronel Murcia, Teniente Coronel Retuerto, Comandante Zárate y Capitán Esteban.

(Diario de Operaciones del Escuadrón. Septiembre de 1959)

LA APTITUD PARA EL COMBATE

CON LA ORGANIZACIÓN DEL ALA DE CAZA Nº1 Y LA creación de sus escuadrones, el día 1º de octubre de 1955 el 11 Escuadrón y unos meses más tarde el 12 Escuadrón, se inició una larga tarea de instrucción de pilotos y de especialistas: mecánicos, armeros, radios, etc., así como la actividades de mantenimiento y abastecimiento del material F.86F para conseguir que el binomio hombre-avión, "elementos esenciales" que integran las unidades de caza y por ende, el Ala, obtengan la Aptitud de Combate.

Esta calificación del Ala se consiguió por la dedicación, trabajo, abnegación, constancia y sacrificio de sus integrantes que, con la implantación y desarrollo de los sucesivos planes de instrucción, ejercicios, maniobras y colaboraciones, culminaron con la calificación de más del 95% de sus pilotos aptos para el combate, de los que el 10% alcanzaron la calificación de "experto" y el 42% la de "diestro".

Por decreto de la Presidencia del Gobierno de 13 de abril de 1956, una vez perfilado el proceso de reorganización de las unidades de fuerzas aéreas del Ejército del Aire, nació el Mando de la Defensa Aérea, su Cuartel General se ubicaba en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz y sus Fuerzas Aéreas fueron las Alas de Caza números 1, 2 y 3; los Escuadrones 41, 51 y 61 y la Red de Alerta y Control, en el ámbito aeronáutico. El primer jefe de este Mando fue el teniente general Julián Rubio López y el cargo de jefe de Fuerzas Aéreas recayó en el coronel Angel Salas Larrazábal.

En noviembre de 1959, una Agrupación del Ala de Caza nº 1, integrada por su plana mayor, sus dos escuadrones de Fuerzas Aéreas y el correspondiente equipo de especialistas, se desplegó en la Base Aérea de Torrejón para desarrollar el ejercicio "Milano" organizado por la Escuela de Cooperación Aeroterrestre y el Mando de la Defensa Aérea.

Este ejercicio, presidido por el Jefe del Estado, se desarrolló el día 25 de este mes, en la zona de Campamento, Madrid, y participaron aviones F.86F del Ala, durante 35 minutos, ejecutando las siguientes misiones:

—Un avión aislado del 12 Escuadrón, pilotado por el capitán Leocricio Almodóvar, efectuó un simulacro LABS (Low Al-



El coronel Guerrero, comandante del Ala de Caza nº 1, con los pilotos del 11 Escuadrón, integrantes de una formación cerrada en rombo de 16 F.86F que, después de un vuelo de entrenamiento, mantienen las mismas posiciones en tierra que en vuelo. Para facilitar su localización se citan como punto 1 (jefe), punto 2 (izquierdo), punto 3 (derecho) y punto 4 (perro). Rombo jefe: 1 coronel Guerrero, 2 capitán Rodríguez Sedano, 3 comandante Barsen y 4 teniente Bautista. Rombo derecho: 1 capitán García González, 2 teniente Vivo, 3 capitán Taboada, 4 capitán Chamorro. Rombo izquierdo: 1 capitán Salom, 2 teniente Paternina, 3 capitán Cubells y 4 capitán Parés de la Rosa. Rombo perro: 1 capitán Berriatúa, 2 capitán Cabello, 3 capitán Herráiz y 4 brigada Nagore. Base Aérea de Manises, 25 de abril de 1958.

titude Bombing System) bombardeo táctico nuclear, seguido de una demostración del F.86F.

—Un avión aislado del 11 Escuadrón, pilotado por el teniente Enrech, efectuó un ataque a carro lanzando una salva de 16 cohetes de 2,75 pulgadas.

—Una patrulla de cuatro aviones del 12 Escuadrón, mandada por el capitán Cánovas e integrada por los capitanes Fernández Sequeiros, Simarro y Conejero, ametralló camiones con munición de 05, pulgadas.

—Una patrulla de cuatro aviones del 11 Escuadrón, mandada por el capitán García González e integrada por los capitanes Salom, Alonso Cubells y Vivó, atacó con cohetes de 5 pulgadas y destruyó una estación de ferrocarril con máquina y cuatro vagones.

—Una patrulla de cuatro aviones del 11 Escuadrón, mandada por el comandante Pérez Jaráiz e integrada por los capitanes Montaner, Bautista y el teniente Juan Martínez, atacó con bombas de 500 libras y 60º de picado una planta industrial de 50 por 50 metros que resultó destruida.

—Una patrulla de cuatro aviones del 12 Escuadrón, mandada por el comandante Michavila e integrada por los capitanes Casimiro Muñoz, Angel Roa y Francisco Arteaga, atacó trincheras y fuerzas con bombas "Napalm".

La actuación del Ala mereció la felicitación del Jefe del Estado, fue la primera demostración de tiro del F.86F con fuego real, que se efectuó en público en España y causó la admiración de todo el que la presencié.

El resultado de este ejercicio dio al Ala de Caza nº 1 el espaldarazo definitivo para la obtención de su Aptitud de Combate a finales del año 1959, calificación que conservó hasta su desactivación en febrero de 1970 y durante sus 12 últimos años, realizó 998 misiones de Defensa Aérea Activa (DAA),



Un piloto informa directamente al coronel Murcia, comandante del Ala nº 1, del resultado de una interceptación efectuada en la primera salida "Scramble" durante el desarrollo de unas maniobras de defensa aérea, de un ejercicio Trompeta. De izquierda a derecha: capitán Chamorro, coronel Murcia, capitán Bautista y capitán Cabello. Base Aérea de Manises, 17 de marzo de 1959.

hoy Policía del Aire, y durante estos años mantuvo una disponibilidad mínima permanente, desde 30 minutos antes del orto hasta 30 minutos después del ocaso, de dos aviones en alerta real de 5 minutos y dos en una hora.

Esta Aptitud de Combate fue complementada con un "Plan piramidal" de avisos o llamadas, para la recogida selectiva de tripulaciones (pilotos y especialistas) de una o varias escuadrillas, de un Escuadrón o del Ala, con el objeto de reducir el tiempo de "alistamiento". Es de señalar que por los años 50, la mayoría de los integrantes del Ala, no disponían de teléfono en su domicilio ni de vehículo particular y el procedimiento consistía en enviar un sobre o dar unos avisos, que se multiplicaban, con unas claves que todos los interesados conocían, para activar los itinerarios de unos vehículos de recogida con unos horarios iniciales que se repetían periódicamente.

EL MANTENIMIENTO Y SU PROBLEMÁTICA

CUANDO LLEGARON LOS PRIMEROS AVIONES F.86F a la Base Aérea de Manises y pese a que venían en vuelo y revisados por la unidad de procedencia o por Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), en su factoría de Getafe, era evidente el desgaste de este material que, inicialmente, procedía de diferentes unidades de la USAF en Europa (USAFE). Pero aunque su documentación, normalmente, era clara y precisa, ya que ésta determinaba la vida remanente de todos los elementos del avión, los frecuentes fallos y averías que se producían sembraban la desconfianza de la veracidad de los datos remitidos.

Los primeros especialistas del Ala de Caza nº 1 procedentes de Escuelas y Centros de la USAF, fueron instruidos en



material F.84 y no en F.86, como se instruyeron los pilotos, ésto aún hoy no tiene explicación más allá de la falta de reflejos de los organismos responsables, de la USAF o del Ejército del Aire. Y los procedentes de la Escuela de Especialistas de León, pasaron de puntillas sobre el T.33, sólo unos pocos especialistas o ingenieros, entre los que figuran el capitán Ingeniero Aeronáutico Artemio Borreguero Gómez y el teniente Especialista Vicente Chirivella Folgado, "pioneros" procedentes de la Base Aérea de Manises y del 22 Grupo de Fuerzas Aéreas respectivamente, hicieron un curso del motor F.86, el turbo-reactor General Electric J47-GE-27, en el Aeródromo de Etain de la USAFE en Francia.

Como aún no se habían recibido normas concretas españolas sobre el mantenimiento de los aviones, se aplicaron siempre las de la USAF, pese a la servidumbre del idioma inglés,

porque no había otras y sobre todo, no las había mejores. No obstante, el Ala contó con asesores de la USAF entre los que figuran el mayor Harpper y el capitán Smith, cuyas indicaciones fueron de gran ayuda para nuestros especialistas.

Según estas normas, un avión que permaneciera más de 60 días sin volar debía ser inspeccionado, prácticamente, como si hubiese volado 100 horas, en consecuencia, todos los aviones que estaban en situación A.O.C.P. (Aircraft Out of Commission for Parts) y aunque se daba por supuesto que una pieza solicitada para un avión en esta situación, tenía que llegar a la unidad con la mayor brevedad, en teoría 48 horas, en realidad sucedió que hubo aviones que tuvieron que esperar más de siete meses por la pieza necesaria para su reparación, y pasaban a engrosar la lista de espera para la inspección de 100 horas.

16 "Sabres" de los Escuadrones 11 y 12 de Caza, rodando hacia sus respectivos puntos de aparcamiento, después de efectuar uno de los vuelos de entrenamiento en "formación movida de un rombo de 16 aviones", al mando del comandante Barsen, jefe del 11 Escuadrón. Base Aérea de Manises, 28 de marzo de 1958.



Otro tanto sucedió con otros aviones por la falta de instrucción inicial de los especialistas, dotación de herramientas de trabajo, unas para los cambios de motores o el retraso en el suministro de repuestos, así como la instalación y puesta a punto de algunos talleres específicos de material F.86F, entre otros.

Forzados por esta situación y con el deseo de superación anidando en todos los integrantes del Ala de Caza nº 1, se estaba dispuesto a "volar a la española" algo así como perpetuar el dicho de hacerlo "mientras el palo de vueltas", ya que, como consecuencia de la carencia de algunos repuestos, pronto se empezó a pedir que la utilización de ciertos elementos que no llegaban a tiempo o que su consumo era elevado, se fuera ampliando a medida que la observación permanente de ellos permitiera "certificar" su buen estado de funcionamiento.

De esta forma se amplió la utilización de los filtros de combustible, la de las cubiertas de las ruedas, la de los cartuchos de lanzamiento de los asientos de los pilotos, entre otros, y aunque no podemos decir que fue una medida acertada, sí que fue una decisión osada, pese a que no hay noticias concretas, ni siquiera indeterminadas, de que ello fuera la causa de alguna avería, incidente ni accidente, quizá tuvimos suerte.

A todo esto hay que añadir el escaso o casi nulo, conocimiento previo del material F.86F y la falta de experiencia en la organización del mantenimiento y del abastecimiento que incidió de una forma muy negativa en los primeros escalones de mantenimiento, con un sensible retraso en las revisiones periódicas y en las reparaciones de las averías diarias.

Por otra parte, la organización y el control de las operacio-



Acto de entrega del estandarte de la Escuadra de García Morato al ala de Caza nº 1 por el coronel Salas Larrazábal al coronel Murcia (en el centro). El oficial que porta el estandarte es el teniente Roa Labra, piloto del 12 Escuadrón. Base Aérea de Manises, 4 de abril de 1959.

nes de mantenimiento y de abastecimiento, fue una labor difícil y costosa, cuyo conocimiento debía haber precedido a la llegada de los aviones, pero por la forma "precipitada" de su recepción en Getafe y la necesidad de volarlos en Manises, supuso, para el Ala de Caza nº 1, un trabajo excepcional, a todos los niveles, superado en gran medida por el entusiasmo, dedicación, trabajo y entrega de los ingenieros, especialistas, clase de tropa y personal civil, relacionados con el desarrollo de estas operaciones.

En cualquier caso, la implantación y funcionamiento de un moderno sistema de mantenimiento y abastecimiento, cuya planificación, organización y control eran totalmente desconocidos en nuestro Ejército del Aire, supuso un gran impulso para iniciar primero y consolidar después, la operatividad de nuestras unidades de F.86F en España, base de la modernización de nuestra Aviación de Combate.

A este desconocimiento, hubo que añadir la falta de herramientas adecuadas, las cuales fueron llegando a Manises en pequeñas cantidades, sin inventario ni catálogo, muchas acompañando a otros materiales y sin una simple guía de remesa, dando origen a extravíos o falta de control, casi inevitables.

Los primeros escalones de mantenimiento de los escuadrones no sólo sintieron la necesidad de ejercer un control de estas herramientas y de los repuestos, al objeto de controlar y distribuir todos estos elementos, sino que también iniciaron la importante y meritoria labor de recopilar datos de averías como la cantidad de éstas y su frecuencia, el control de horas de funcionamiento de los diferentes componentes o equipos para que, mediante el correspondiente estudio estadístico, se pudiese empezar a

Comentarios, en voz alta, de un especialista de F.86F

"... Me destinaron al Ala de Caza nº 1 ... el día 29 de febrero de 1956, según BOA núm. 25, fui ya directamente al 12 Escuadrón, me incorporé el día 7 u 8 de marzo ... sí, ciertamente hice el curso de T.33 en León pero ni idea de lo que era un tipo de avión de verdad, no había en la Escuela nada más que teórica y fotos ... ni los vimos volar ... Cuando nos incorporamos a la Base Aérea de Manises, fuimos a la línea de aviones (de F.86F) ... ¡joder! ¡esto es muy gordo! ... pues hay que lidiarlos ... el 12 Escuadrón tenía (aviones de la serie) 20, 25 y luego 30 ... sólo estaban las zonas de aparcamiento (el cemento) y el edificio de operaciones ... con un pequeño pasillo para resguardarnos del calor o de la lluvia, el barracón de aviones lo trajeron seis o siete meses después, es el que (hoy) hay, procedente de la Base de Hidros de Los Alcázares ... donde lo había montado la Marina allá por el año 29 y costó desmontarlo y montarlo (en Manises) un millón de pesetas ...

Empiezo a familiarizarme, sólo tenía un destornillador de ferretería y el mono de dos piezas de soldado ... ¿Cómo lo vemos mi capitán? ... muy fácil, sí, de verdad, cuando ustedes salían al aire ... en aquellas pistas de cemento se formaban grupos de mecánicos y armeros que nos intercambiábamos los problemas ... sin tapujos, sin intentar ser torpes o listos ... y de esa manera no tardamos mucho tiempo en hacernos con el avión, tiene que tener en cuenta un factor muy importante y es que ... "el personal, sargentos, que fuimos a Manises, nos había costado llegar (a este empleo) de 10 a 11 años de servicio y por lo tanto éramos mecánicos muy avezados en los aviones ... con una media de 30 a 35 aviones..."

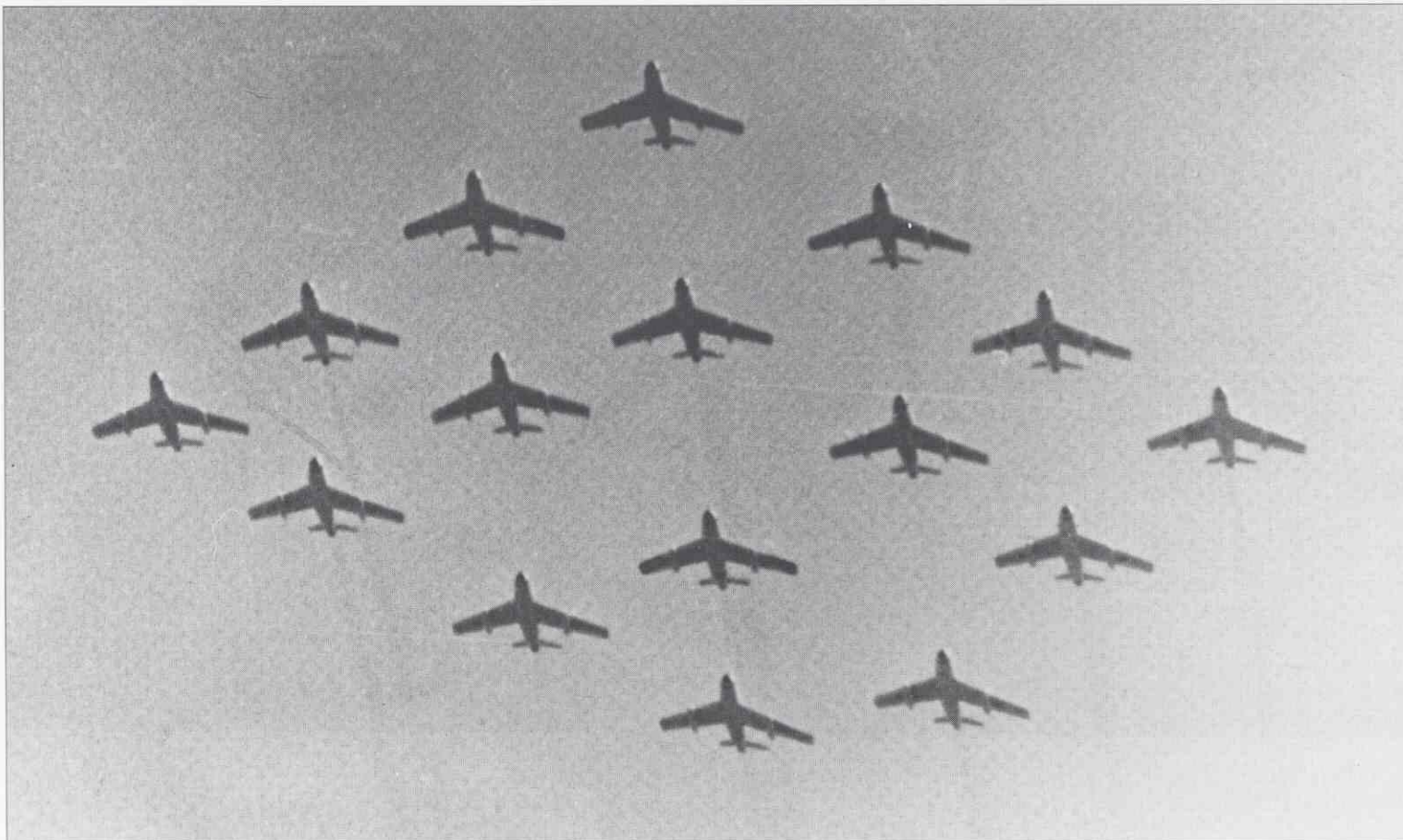
Problemas de herramientas ... no teníamos; cambiar una rueda, yo personalmente tuve que ir al taller de cocheras y traerme un gato hidráulico de camión para cambiarlas ... luego se agudizó más porque las herramientas son por pulgadas y en el "rastros" no había (para) comprarlas, en los viajes (al extranjero) se aprovechaba para traer algo, se hicieron otras en el taller base, gracias al capitán Borreguero y al maestro Pedro a los que los "...judiábamos..." lo que pedíamos, así empezamos, no nos atrevimos a comentar nada con los pilotos que había arriba ... en vuelo, pero con el tiempo vino esa gran familia de Manises (de "maniseros")...

Revisiones, bueno como empezamos, de hablar inglés nada de nada, sólo ¡español y olé! y nos metíamos y salíamos, cuantos sinsabores, cuantas comprobaciones, cuantas controversias sin nadie que nos indicara ... (aunque) sí estuvo un asesor norteamericano, el capitán Smith, se pegó un "tortazo con su coche en la Avenida del Puerto, este hombre nos dio muy buenas indicaciones y traducciones ...

Así llegó (en 1963) la primera evaluación (del ala), en ésta nos llegó, al 12 Escuadrón, un avión al que había que cambiarle el motor, recuerde que se entraba (en la evaluación) con un número fijo de aviones y no se podía (cambiar ni) meter otro, ... en la pista y estacionamiento había más norteamericanos que (éramos) nosotros, y ellos dijeron que, según sus tablas, eso costaba de tres horas y media a cuatro horas, ... estaba muy avanzado el ejercicio, rascando el tiempo final y puntuaba. Manos a la obra el equipo de emergencia, mecánico de línea que su avión estaba en el aire ... hora y media después, el avión en la línea ... vamos no lo entramos ni en el hangar ... el avión salió a hacer su última misión ... y los americanos, sin perdernos de vista ... pues ni aún así, vinieron sus jefes, ya que eran sargentos lo más que estaba en la línea, tuvimos sus más y sus menos, decían que era imposible, que ellos tenían su tiempo, les tiramos los relojes a una hora y media ...

Les llamó también la atención (a estos norteamericanos) el siguiente caso: los barra 40 (aviones de la serie 40) se diferenciaban de los 20 y 30, en que algunas mangueras de APU no entraban (no se podían enchufar al avión) por ser cuadradas en vez de ovaladas, en este caso, a este compañero (al sargento Benito Loste) le trajeron el APU "cuadrado" y no entraba ... el piloto pidiendo APU y éste sin entrar, ni corto ni perezoso pidió una navaja y un soldado le dio una, recortó los bornes del enchufe y entró, el avión al aire y entonces un americano le pregunta: ¿Quién le había ordenado hacer aquello? y (mi compañero) le contestó: "sencillamente, soy especialista ..." "

(Bernabé de Andrés la Encina, teniente especialista)



Formación en rombo de 16 F.86F del 12 Escuadrón, del Ala de Caza nº 1, sobrevolando la villa de Madrid con ocasión del desfile aéreo del día 3 de mayo de 1959 en el que, desfilaron 84 "Sabres", en columna de rombos de los Escuadrones 21 y 61, 11, 12, 41 y Escuela de Reactores. Madrid, 3 de mayo de 1959.

determinar consumo de piezas y establecer niveles de reposición, entre otras.

Los repuestos tenían que llegar a España procedentes de depósitos en los EE.UU. y dentro del marco de los convenios suscritos, con toda su documentación en inglés, mientras que en España se carecía del personal correspondiente, con conocimiento de este idioma y de los materiales remitidos, lo que dificultaba y retrasaba la clasificación en nuestros depósitos y su posterior distribución a las unidades.

En medio de esta situación, donde en ocasiones abundaban repuestos de poco consumo y por el contrario, se recibían muy pocos elementos de mayor demanda que consecuentemente escaseaban, fue necesario, casi ineludible, recurrir a la "canibalización" de algunos aviones, que en la jerga de mantenimiento es la acción de tomar piezas o accesorios de un avión para poner a otro en servicio que tiene más posibilidades de realizar la misión encomendada.

Normalmente transcurre un cierto tiempo hasta que el avión "canibalizado" vuelve a tener instalados los componentes que se le quitaron, por lo que este método, si es nefasto en una situación normal, en muchos casos, es la única forma de solucionar situaciones puntuales no prolongadas en el tiempo.

AVIONES DE DOTACION Y EN DEPOSITO

LA DOTACION INICIAL SE FIJO EN 25 aviones por escuadrón y en consonancia con ello se intentó establecer las plantillas de pilotos y especialistas, pero este último personal no abundaba y ocurrió que, el ritmo de llegada de aviones F.86F a España era mayor que la capacidad de organiza-

ción, por el Estado Mayor del Aire, del resto de los escuadrones de caza, dotados con F.86F, encuadrados en sus correspondientes alas y ubicados en diferentes bases aéreas.

Ante esta situación se tomó la decisión, posiblemente por problemas o indicación de CASA o de la Base Aérea de Getafe, de no dejar estos aviones, ya revisados y pendientes de destino definitivo a unidades aún no creadas u organizadas, sino de ir enviándolos a la Base Aérea de Manises, haciéndole recaer, exclusivamente, al ala de Caza nº 1 la tarea y responsabilidad de mantenimiento y conservación de estos aviones "en depósito", a ser posible en vuelo.

Según iban llegando los F.86F procedentes de Getafe a la Base Aérea de Manises, se iban asignando a su flamante segundo escalón de mantenimiento y se aparcaban en su plataforma de estacionamiento donde se llegaron a acumular circunstancialmente, más de 60 aviones. No obstante, algunos de estos aviones a su llegada eran asignados a los escuadrones de Fuerzas Aéreas, quienes así aprovechaban su potencial de horas de vuelo antes de tener que aparcarlos por haber pasado más de 60 días sin volar.

Para conservar los citados aviones y evitar su deterioro anticipado, reduciendo el número de revisiones periódicas por calendario, por estar 60 días sin volar, se constituyó un equipo con un reducido número de especialistas, mecánicos de línea con experiencia, que procedían de los primeros escalones de los Escuadrones 11 y 12 del Ala; esto posibilitó que fuesen volados por el piloto inspector del mismo segundo escalón e incluso por otros pilotos experimentados del Ala, con el único propósito de mantenerlos en vuelo, sin que las horas así voladas pudieran computarse por ningún escuadrón ni sirvieran para la instrucción de éstos.



El halcón, la avutarda y el mirlo, en el emblema del ala de Caza nº 1 desde el 4 de abril de 1959

Comandantes y capitanes jefes del 11 Escuadrón de Caza y del 111 Escuadrón de Fuerzas Aéreas

Comandante	Luis de Azqueta y Brunet	01.10.55/01.01.57
Capitán/Jefe Accidental	José M. Esteban Rodríguez-Sedano	01.01.57/30.04.57
Capitán/Comandante	Barsen García-López Rengel	30.04.57/11.11.58
Capitán/Jefe Accidental	José M. Esteban Rodríguez-Sedano	11.11.58/14.07.59
Capitán/Jefe Accidental	Alejandro García González	14.07.59/14.08.59
Comandante	Mariano Pérez Jaraiz	14.08.59/14.08.60
Capitán/Jefe Accidental	Alejandro García González	14.08.60/26.12.60
Comandante	Javier Bello Orero	26.12.60/24.07.62
Capitán/Jefe Accidental	Alejandro García González	24.07.62/26.09.62
Capitán/Jefe Accidental	Antonio Montaner Palau	26.09.62/14.11.62
Capitán/Jefe Accidental	José Pares de la Rosa	14.11.62/18.02.63
Comandante	Javier Bello Orero	18.02.63/01.05.63
Capitán/Jefe Accidental	José Pares de la Rosa	01.05.63/09.07.63
Comandante	Javier Bello Orero	09.07.63/01.10.65
Comandante	Rafael González-Granda Aguade	01.10.65/01.02.67

(Diario de Operaciones de los Escuadrones 11 y 111)

Era evidente el exceso de trabajo y la gran responsabilidad ocasionada por este flujo de aviones procedentes de Getafe y que quedaban "en depósito" en el Ala, que llegó a producir en ésta y durante mucho tiempo, la paradoja de tener que ser los primeros escalones de sus Escuadrones de Caza los que apoyasen a su segundo escalón, invirtiéndose los cometidos que les asignan los manuales.

Poco a poco, la totalidad de los F.86F "almacenados y en vuelo" en el Ala, se fueron entregando a las diferentes unidades que se iban formando, según un procedimiento que de-

sarrollaba el Estado Mayor del Aire y que, básicamente, consistía en comunicar, simultáneamente, a la unidad receptora del avión y al Ala de Caza nº 1, el número de cola del avión o de los aviones, que debían entregarse.

En la base de Maïses, caso de no estar los citados aviones en vuelo se ponían en esta situación y después de las pruebas correspondientes, se comunicaba a la unidad destinataria la disponibilidad del mismo, cuyos representantes revisaban y, en cada caso, lo aceptaban o lo rechazaban, antes de llevárselo en vuelo a su unidad.

ALGUNAS INTERFERENCIAS COYUNTURALES

SI LA PUESTA A PUNTO DE LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO y abastecimiento de los F.86F se vieron, de alguna forma, ralentizadas por la falta de una referencia válida en este material, nuevo en el Ejército del Aire y en España, la mayoría de los primeros responsables del mantenimiento de los "Sabres" en la Base Aérea de Manises tuvieron, realmente, que formarse durante el trabajo diario (on the job training) en los escuadrones 11 y 12, la disponibilidad y el empleo de estos aviones, en el Ala de Caza nº 1, también estuvo condicionada, en ocasiones, por algún tipo de "interferencia" puntual.

La pista principal de la Base Aérea de Manises, la 30-12 estuvo fuera de servicio desde el 21 de septiembre hasta el 11 de noviembre de 1957, por obras de reparación en la misma que obligaron a suprimir los vuelos de los F.86F durante este tiempo. Estas obras se repitieron en la misma pista entre el 1º de febrero hasta mediados de marzo de 1969, pero en esta ocasión, con la Unidad ya plenamente organizada,



Grupo de pilotos del 11 Escuadrón, después de participar en un desfile aéreo, en rombo de 16 aviones al mando del comandante Jaráiz, con ocasión de la visita del general Napoli al Ala de Caza nº 1. De izquierda a derecha (de pie); teniente Jack Folla, brigada Barberán, capitán Belmonte, capitán Vivo, capitán Parés de la Rosa, capitán Montaner, capitán Cubells, teniente Valilla, capitán García Vargas, capitán Benítez (de rodillas); capitán Bautista, capitán Salom, teniente Patiño, capitán Chamorro, comandante Jaráiz y teniente Juan Martínez. Base Aérea de Manises, 29 de abril de 1960.

no dejaron en el suelo a los aviones de Manises ya que éstos desplegaron en la Base Aérea de Zaragoza donde, el 101 Escuadrón, continuó el desarrollo de sus actividades con normalidad.

Las anomalías detectadas en la composición del oxígeno que se suministraba a los aviones del Ala, obligaron a suspender sus vuelos entre los días 25 al 30 de enero y dos días en febrero de 1958. Los análisis del oxígeno se sucedieron y aconsejaron limitar el techo de los vuelos hasta los 10.000' y en consecuencia, durante el mes de marzo, no se efectuaron determinadas misiones de los planes de instrucción tales como TRN, FOT, FOF, REMB, AAC, AAR y GCI.

Otra deficiencia que apareció en junio de 1958 y que se prolongó hasta el mes de septiembre del mismo año, obligó a suprimir el 50% de los vuelos programados, especialmente los correspondientes a los segundos periodos de vuelo, fue la debida a la falta de cisternas para el suministro del JP-4.

Relacionado también con el abastecimiento de queroseno, a los aviones, estuvieron las restricciones establecidas por el mando durante los meses de mayo y junio de 1960, que sólo permitieron al Ala suministrar a sus F.86F, en estos dos meses, un millón de litros de JP-4, un poco menos de la mitad del consumo normal. Estas restricciones impidieron, a los escuadrones 11 y 12 del Ala, desarrollar sus programas y alcanzar el número de horas de vuelo establecido.

La aparición de grietas en el depósito central de combustible de un determinado número de F.86F, serie 40, en septiembre de 1958, fue también el origen de que muchos de estos aviones pasasen a la situación A.O.C.P y al 2º Escalón de Mantenimiento, para efectuar la sustitución de los mismos, donde para cada cambio de depósito se empleaban unos 15 días. La aparición de estas deficiencias en los aviones de dotación del 11 Escuadrón de Caza originó, durante varios meses, un descenso del número de aviones en vuelo, por A.O.C.P.s, que le impidió alcanzar las horas de vuelo establecidas.

Durante los meses de mayo, junio y julio de 1959 el 11 Escuadrón empezó a enviar sus aviones de la serie 40, de forma escalonada, al tercer escalón de CASA en Getafe para efectuar la correspondiente revisión IRAN, aviones que, simultáneamente, iban siendo sustituidos por otros F.86F-25 modificados para mantener la operatividad del Escuadrón con una media de 20 aviones destinados.

En determinados momentos de la vida del Ala, sus dos escuadrones, para cubrir servicios de Alerta o participar en determinados ejercicios, maniobras o desfiles, se prestaron o cedieron aviones entre un escuadrón y otro, para cubrir deficiencias y disponibilidad de éstos, como sucedió cuando el 11 Escuadrón suspendió los vuelos de sus aviones durante los meses de julio y agosto de 1961, por desprendimiento de álabes de sus motores.



Pilotos del 11 Escuadrón de Caza, integrantes de la Patrulla vencedora en la modalidad de ametrallamiento, en el primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa. De izquierda a derecha: brigada Marques, capitán García Vargas, capitán Valilla y brigada Porto Rey. Base Aérea de Manises, 15 de diciembre de 1961.

En 1965, durante los meses de marzo, abril, mayo y junio pasaron a la situación A.O.C.P. un gran número de aviones por tener cumplido, por calendario, los cartuchos de las catapultas y los extractores de los asientos lanzables de los pilotos.

Las primeras restricciones de vuelo, para prolongar la vida de los F.86F, aparecieron en 1966. En la Base Aérea de Manises sólo desplegaba un Escuadrón, el 101, descendiente del legendario 12 Escuadrón de Caza, el de "morro azul", que fue desactivado cuatro años más tarde y sus últimos Sabres fueron destinados al 102 Escuadrón de Fuerzas Aéreas desplegado en las Base Aérea de Zaragoza.

Los últimos F.86F, después de haber permanecido en la Base Aérea de Manises 15 años, donde efectuaron más de 140.000 horas de vuelo, la abandonaron el día 1º de abril de 1970, precisamente cuando se cumplían 14 años de la creación del citado Escuadrón de "morro azul" y 15 años del de "morro rojo", el 11 Escuadrón de Caza.

FESTIVALES, ESCOLTAS Y DESFILES AEREOS

EL DIA 23 DE FEBRERO DE 1956 Y EN LA BASE AÉREA de Manises, el embajador de los Estados Unidos en España hizo entrega oficial al Ejército del Aire de los aviones F.86F que constituyeron el Ala de Caza nº 1, primera Unidad del Ejército del Aire dotada con este moderno material.

El embajador Mr. Lodge y el ministro del Aire, teniente general González Gallarza, recorrieron la línea de aviones con sus tripulaciones formadas al pie de éstos. En esta ocasión los efectivos del Ala se había incrementado con los T.33 de la Escuela de Reactores de Talavera la Real aparcados frente a los F.86F.

Con ocasión de esta primera gran parada aérea de reactores, en la que participaban los primeros F.86F y T.33 del Ejército del Aire, y pese a las limitaciones impuestas por la

Comandantes y capitanes jefes accidentales del 12 Escuadrón de Caza y del 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas

Comandante	Carlos Grandal Segade	01.01.56/jul. 1957.
Comandante	Luis Balanzategui Bordeore	Jul. 1957/21.11.58
Capitán/Jefe Accidental	Santiago Peraita Richard	21.11.58/feb. 1959
Comandante	Federico Michavila Pallarés	Mar. 1959/Abr. 1961
Comandante	Luis Ortiz Velarde	May. 1961/Ago. 1962
Capitán/Jefe Accidental	Antonio Espinosa Paredes	Sep. 1962/Ene. 1963
Comandante	Narciso Ortiz Olave	Feb. 1963/Mar. 1967
Comandante	José Pares de la Rosa	Abr. 1967/Ago. 1968
Teniente coronel	José Rodríguez López	Sep. 1968/22.02.70
Capitán/Jefe Accidental	Atanasio Cuervo Arango y Caso de los Cobos, hasta la entrega del último F.86F, en vuelo, en la Base Aérea de Torrejón y Zaragoza	22.02.70/01.04.70

(De las cartillas de vuelo de pilotos de estos Escuadrones)

meteorología, la joven Patrulla Acrobática del Ala, integrada por cuatro aviones y mandada por el teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quñones, que fue su fundador, tuvo una brillante actuación.

El 4 de mayo de este mismo año desfiló sobre la ciudad de Valencia, una Agrupación del Ala formada por 14 F.86F, mandada por el teniente coronel Frutos Rubio e integrada por cuatro Patrullas:

1ª Teniente coronel Frutos, capitán González Olmedo y los tenientes González-Conde y Cabello Pérez.

2ª Teniente coronel Gonzalo Hevia y los tenientes Alvarez de la Vega y Salazar Cútolí.

3ª Comandante Grandal Segade, capitán Peraíta Richard y los tenientes Luis Ausín Manzano y García de Prado.

4ª Capitán Barsen García-López y los tenientes Juste Marzo y Alvarez del Castillo.

Este es el primer desfile aéreo de "sabres", de cierta entidad, del que hay constancia escrita y testimonio fotográfico.

Dos semanas más tarde, el 18 de mayo de 1956, otra Agrupación de 16 aviones del Ala, con base en Getafe y mandada por el teniente coronel Hevia, participó en un desfile aéreo sobre Madrid, en honor del rey Faisal de Irak, primera vez que formaciones de F.86F desfilaron sobre la capital de España. Cuatro días después, el 22 de mayo, esa misma Agrupación interceptó y dio escolta al avión en que viajaba el rey Faisal de Madrid a Granada.

Después del Festival Aéreo de Barcelona, el 30 de septiembre de 1956, en el que actuó la Patrulla Acrobática del Ala, junto con la Patrulla de T.33 de la Escuela de Reactores, el teniente general González Gallarza, ministro del Aire, después de presenciar este Festival, dijo públicamente "...a partir de este momento la Patrulla Acrobática Oficial del Ejército del Aire y por tanto española, será la de los Sabres...".

La Patrulla Acrobática del Ala pasó, desde ese momento a representar oficialmente al Ejército del Aire, representación que ejerció hasta su disolución en 1965, y cuya Historia ha sido motivo de varios artículos publicados en esta misma Revista de Historia Aeronáutica, AEROPLANO, y en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica que se citan en la bibliografía de este trabajo.

En este mismo Festival Aéreo de Barcelona, el comandante Luis de Azqueta y Brunet rompió la barrera del sonido con un F.86F; ésta fue la primera vez que se hizo públicamente en España, esta maniobra, que el comandante Azqueta repitió, ante el jefe de Estado, un mes más tarde, en la Escuela de Reactores de Talavera la Real. Después pasó a ser una maniobra programada y rutinaria, para cada uno de los pilotos, durante el desarrollo de su correspondiente plan de instrucción.

Ya en 1957, el día 10 de febrero, una Agrupación del Ala mandada por el teniente coronel Juan de Frutos Rubio, con motivo de la visita a España del rey Saud de Arabia Saudí,



interceptó y dio escolta al avión real hasta su aterrizaje en el aeropuerto de Barajas para desfilas a continuación sobre el mismo y sobrevolar Madrid.

Formaciones de Sabres del Ala de Caza nº 1 participaron en los diferentes desfiles aéreos sobre Madrid, desde el 1º de abril de 1957 hasta 1964. Es de destacar que en el desfile del 3 de mayo de 1959, tuvo lugar la mayor concentración de aviones F.86F en la Base Aérea de Torrejón en la cual participó una formación de 84 aviones, al mando del general Angel Salas Larrazábal. Esta gesta ya ha sido glosada en otros artículos de esta Revista de Historia Aeronáutica, AEROPLANO, que se cita en la Bibliografía.

El 23 de junio de 1957 tuvo lugar un acto de bendición y entrega del estandarte nacional al Ala de Caza nº 1, por el Ayuntamiento de Valencia, del que fue madrina la señorita María Amelia Trenor Calatayud. A este acto, que se celebró en la Base Aérea de Manises, asistieron autoridades civiles y militares, el Ayuntamiento de Valencia en corporación y más de 150.000 personas, fue seguido de un brillante festival aéreo.

El 4 de abril de 1959 y en un acto solemne en la Base Aérea de Manises, el coronel Salas Larrazábal, jefe de Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa Aérea y el más caracterizado superviviente del Grupo de Caza de García Morato, entregó el estandarte del Grupo al Ala de Caza nº 1, adoptando como propio el emblema de tan legendaria Unidad con su le-

ma de ¡Vista, suerte y al toro:!

El día 13 de julio de 1960, una Agrupación del Ala mandada por el comandante Federico Michavila Pallarés y con escala en la Base Aérea de Talavera la Real, participó en un Desfile Aéreo sobre Punta Sagres en Portugal, dentro de los actos de conmemoración del centenario de Enrique el Navegante.

El día 7 de julio de 1961 se celebra en la Base Aérea de Manises un acto con una misa seguida de una exhibición a cargo de la Patrulla Acrobática, con motivo de haber cumplido el Ala de Caza nº 1 las 50.000 horas de vuelo. Acto al que asiste el jefe del Mando de la Defensa Aérea, teniente general Rubio López, y el jefe de la Región Aérea de Levante, teniente general García Beas, entre otras personalidades civiles y militares.

Dentro del apartado de las escoltas, una Escuadrilla del 11 Escuadrón, integrada por 4 F.86F, interceptó y dio escolta al avión del jefe del Estado en vuelo de Madrid a Barcelona el día 1 de abril de 1962.

Este ritmo de participación del Ala en festivales, escoltas y desfiles aéreos, continuó hasta mediados de los 60, que fue cuando aparecieron los primeros síntomas de fatiga de material, en el F.86F, que trajeron consigo restricciones de vuelo. Pero la labor ya estaba hecha, el Ala de Caza nº 1, con sus aviones y sus hombres, durante los 15 años de vida del F.86F en Manises y sin descuidar permanentes esfuerzos



Principales actuaciones de la Patrulla Acrobática (1956-1965)

Año 1956:

Entrega simbólica de F.86F (Manises)	23.Feb.56
Festival Internacional de Fiumicino (Italia)	24.Jun.56
Festival Aéreo de Barcelona	30.Sep.56
Visita Jefe del Estado a Escuela de Reactores	07.Oct.56
Festival campaña de Navidad (Albacete)	09.Dic.56

Año 1957:

Entrega Estandarte al Ala de Caza nº 1 (Manises)	23.Jun.57
Manifestación Aérea Internacional en Milán (Italia)	04.Jul.57

Año 1958:

Escuela Superior ET. en ECA nº 2 Villatobas	05.May.58
Festival Base Aérea de Zaragoza	25.May.58
Exhibición en la Bahía de Cádiz	31.Ago.58
Festival "Cierva Codorníu" en Alcantarilla	06.Sep.58
Festival Internacional de Sevilla (San Pablo)	19.Oct.58

Año 1961:

Festival Internacional de Sevilla (Tablada)	02.May.61
50 Aniversario Aviación belga Wevelgem (Bélgica)	18.Jun.61
Medalla Aérea al coronel Murcia (Manises)	28.Jun.61
50.000 horas de vuelo del Ala de Caza nº 1	07.Jul.61
Exhibición en la AGA (San Javier)	09.Dic.61

Año 1962:

Visita del general Landon de la USAFE (Manises)	10.May.62
Festival Internacional NATO Spangdahlem (Alemania)	20.May.62
Festival Internacional NATO Toul Rosiere (Fran.)	20.May.62
Visita Escuela Cooperación Aeroterrestre	07.Jun.62
Día de la Amistad en la Base Aérea de Zaragoza	08.Jun.62
Día de la Amistad en la Base Aérea de Morón	09.Jun.62
Día de la Amistad en la Base Aérea de Torrejón	10.Jun.62
Visita del Jefe del Estado a Manises	19.Jun.62
Visita de la Escuela Superior del Aire a Manises	02.Oct.62
Inauguración II Juegos Deportivos Iberoamericanos	07.Oct.62
Visita del Jefe de la Aeronáutica italiana	26.Oct.62
Exhibición en la AGA (San Javier)	09.Dic.62

Año 1963:

500.000 horas de vuelo Escuela Básica (Salamanca)	20.Sep.63
Exhibición ante medios de comunicación (Manises)	22.Abr.64
Exhibición en la AGA (San Javier)	16.May.64
Festival Aeronáutico en Caudé (Teruel)	03.Jun.64
Festival Escuela Militar Paracaidistas (Alcantarilla)	06.Jun.64
Exhibición ante autoridades de Valencia	08.jun.64
Exhibición ante la Vuelta Aérea España (Manises)	09.Jun.64
Día de la Amistad en la Base Aérea de Zaragoza	11.Jun.64
Día de la Amistad en la Base Aérea de Morón	12.Jun.64
Día de la Amistad en la Base Aérea de Torrejón	13.Jun.64
Año 1965:	
Visita del ministro del Aire a Manises	12.Ene.65

Cómo exceder el Mach 1 en el F.86F

- 1.—Escoger una región despoblada.
La barrera del sonido causa daños y consternación en la población civil.
- 2.—Meter gases a 100% RPM.
Prohibido sobrepasar con tanques exteriores, la región de las vibraciones, en el picado.
- 3.—Efectuar una inversión completa a 40.000 pies o por encima.
- 4.—Mantener un picado vertical.
Podemos encontrar tendencia del avión a efectuar un tonel, aproximadamente al llegar a 0.95 Mach.
- 5.—Contrarrestar la tendencia al tonel con alerones y pies.
- 6.—Recobrar a 25.000 pies reduciendo motor y tirando de la palanca.

Manual de normalización del vuelo en F.86F. Marzo de 1958

para alcanzar y mantener la Aptitud de Combate, contribuyó, entre los años 1956 a 1970, a elevar el prestigio del Ejército del Aire, dentro y fuera de España.

EJERCICIOS, MANIOBRAS Y COLABORACIONES

EN EL MES DE JULIO DE 1956 LAS UNIDADES DE Fuerzas Aéreas del Ala iniciaron una serie de ejercicios y maniobras específicos, conjuntos o combinados, que empe-

zaron con el Ejército de Tierra para ampliarlos después a la Armada, la VI Flota de los EE.UU. y con las Fuerzas Aéreas de otros países europeos, como sucedió con las de Portugal, Francia, Alemania e Italia.

Las unidades F.86F empezaron desarrollando misiones de reconocimiento armado, cadena, ametrallamiento y bombardeo simulados, junto con la cobertura de zona, interceptaciones y blancos de la artillería antiaérea. Dentro de estas maniobras y colaboraciones con el Ejército de Tierra, una de las primeras fue la efectuada en el Pirineo Catalán los días 11 y 12 de julio de 1957, en la que una Agrupación de "Sabres" de los escuadrones 11 y 12 del Ala, mandada por el comandante Barsen García-López, desplegó en la Base Aérea de Zaragoza en donde se estableció el Centro de Operaciones para tomar parte en unas maniobras de cooperación aeroterrestre en el Pirineo Catalán.

En estas maniobras, en el Pirineo Catalán, se efectuaron 3 salidas de enlace, 4 de reconocimiento armado, 2 de ataque a tierra simulado, 2 de bombardeo simulado, 2 ejercicios de conducción desde tierra y, finalmente, un desfile aéreo ante el ministro del Ejército.

Una de las primeras maniobras o colaboraciones, que se efectuaron con la Armada española, en junio de 1957, fueron interceptaciones y cobertura de zona con la Escuadra en aguas del Mediterráneo.

Coincidiendo con el paréntesis de las obras de reparación de la pista de vuelo 30-12, que duraron desde el 21 de septiembre hasta el 11 de noviembre de 1957, al quedarse los aviones en el suelo, los pilotos del Ala desarrollaron un pro-

Festival aéreo en la Base Aérea de Manises con ocasión de la entrega del Estandarte nacional al Ala de Caza nº 1

"... En la tarde de ayer se celebró el acto de bendición y entrega de la Bandera que el Ayuntamiento de Valencia ofrenda al Ala de Caza nº 1 de esta Base Aérea de Manises y el Festival Aéreo a continuación, actos que fueron presididos por el general subsecretario en representación del ministro del Aire, y a los que asistieron las autoridades civiles, el Ayuntamiento de Valencia en corporación y numeroso público de la capital y provincia, quizá superior a 150.000 personas ...

Las citadas autoridades y público que presenciaron la actuación de las Unidades Aéreas que tomaron parte en el Festival Aéreo, han podido apreciar su grado de instrucción, la perfección con que se desarrolló el programa previsto y una gran parte del público presenció por primera vez la actuación de paracaidistas, las acrobacias de los aviones y de las unidades aéreas que actuaron y el vuelo de helicópteros, conociendo por ello sus posibilidades y en conjunto el Ejército del Aire, que, como todas las Fuerzas Armadas, son de la Nación.

Deseo destacar la importancia de lo que os expongo y expreso mi felicitación a las Unidades Aéreas y personal que tomaron parte en los actos del domingo o que con su trabajo han contribuido a la perfección con que se desarrolló el programa y al éxito de ellos; al personal de E.M. de la Región cuya labor de organización en sus menores detalles fue acertadísima y a ellos se debe en gran parte el éxito de la fiesta; al de la Base Aérea de Manises sobre el que recayó un trabajo especial de preparación y que desde el jefe de la Base al soldado, han llevado a cabo con gran interés y acierto; al Ala de Caza nº 1, su patrulla de acrobacia mandada por el capitán Barsen, acrobacia del teniente coronel Hevia y aviones del comandante Grandal y capitán Herraiz, cuyas evoluciones y paso de la barrera del sonido, por este último, dieron a conocer al citado público su preparación y fueron admirados por éste, recordando en estos éxitos a los especialistas y soldados de esta Unidad, inseparables de ella en sus éxitos o fracasos; a los paracaidistas de la Escuela de Alcantarilla con su jefe y capellán al frente, causaron así mismo la admiración del público; a la Patrulla de la Escuela de Salamanca por su perfecta instrucción, al comandante Aresti, que una vez más hizo admirar su virtuosismo como piloto acrobático de fama internacional, y al capitán Baldó que, con sus exhibiciones volando el helicóptero hizo conocer para una parte del público una clase de vuelo desconocida para éste...

Las autoridades y el público se sintieron orgullosas de conocer su Ejército del Aire y su estado de instrucción, y yo, al transmitir la felicitación del general subsecretario y la mía propia estímulo a todos a continuar con vuestro trabajo, preparación y disciplina a haceros dignos de ese orgullo que por vosotros sienten las autoridades y pueblo y es pertenecer al Ejército del Aire...

El general jefe de la Región
Enrique Palacios y Ruiz de Almodóvar..."

(Orden General de la Región Aérea de Levante, número 177, correspondiente al día 24 del mes de junio del año 1957)

grama de instrucción en tierra que coordinaba su sección de operaciones.

Era evidente que el medio normal de colaboración del Ala de Caza nº 1, hasta el 14 de octubre de 1957, había sido el aire pero, en ocasiones, cuando la población civil se ve azotada por alguna catástrofe, sale en ayuda de sus conciudadanos aunque el medio de actuación normal se trastoque y pueda ser tanto el aire como la tierra o el agua.

Este 14 de octubre Valencia amaneció inundada, en el Ala no hubo conferencia "mañanera", se hizo un paréntesis en la programación diaria y a las 10:30 el coronel Guerrero, reunido con sus jefes y oficiales, expuso la trágica situación en que se encontraba la ciudad de Valencia y la posibilidad de organizar algún equipo de socorro entre el personal del Ala. Inmediatamente, al mando de los comandantes Barsen García-López y Balanzategui, se agruparon una veintena de oficiales y suboficiales pilotos voluntarios, se dispusieron los medios y a eso de las 10:45 emprendió la marcha de la expedición en un camión Pegaso llevando consigo cuerdas, chalecos, botes salvavidas, mantas y equipos de radio de emergencia, para tratar de salvar a las familias que se encontraban aisladas en el barrio de Campanar de la ciudad de Valencia.

En las inmediaciones del puente de Campanar, los integrantes de la improvisada expedición, al mando de los citados comandantes y después de pasar por situaciones espe-



Pilotos del 12 Escuadrón de Caza, integrantes de la Patrulla vencedora en la modalidad de tiro aire/aire, del primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa. De izquierda a derecha: capitán Sequiros, capitán San Antonio, brigada Gálvez y brigada Montero. Base Aérea de Son San Juan, 13 de enero de 1962.

cialmente críticas, que pusieron en riesgo la vida de alguno de sus miembros, empleando botes salvavidas, lograron rescatar de casas aisladas y en dos acciones diferentes, a un total de 24 personas que las ocupaban, entre las que se encontraba un niño de pecho y una enferma mental que ofreció gran resistencia a la evacuación. Estas actuaciones, bautizadas como operación "GLU GLU" en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica en enero de 1985 por el general Leocricio Almodóvar, veterano del Ala de Caza nº 1 e integrante de esta expedición, concluyeron ya entrada la noche.



Pilotos del 11 Escuadrón de Caza, integrantes de la Patrulla vencedora, en la modalidad de bombardeo con 45°, en el primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa: de izquierda a derecha: teniente Valderas, capitán García Vargas, capitán Montaner y capitán Bautista. Base Aérea de Zaragoza, 26 de enero de 1962.

Los días 9 y 10 de enero del año 1959, en colaboración con el Sistema de Alerta y Control y dentro del marco del ejercicio HAYSTRIKE, se efectuaron interceptaciones con la VI flota. El Ala efectuaba los correspondientes despegues Scramble, desde una situación de alarma, para interceptar aviones de la VI Flota como los: F8U Crusader, A3D Skywar, A4D Skyhawk y F9F Panther, que se dirigían a sus blancos volando a alturas que oscilaban entre el nivel del mar y los 40.000 pies.

El ejercicio "Milano", que ya ha sido descrito en el capítulo referente a "La Aptitud para el Combate" de este trabajo, fue un ejercicio específico del Ejército del Aire, con fuego real, que se desarrolló el 25 de noviembre de 1959 en la zona de Campamento en Madrid, en el que unidades de los escuadrones 11 y 12 del Ala de Caza nº 1, por primera vez en público y en España, realizaron ataques a objetivos terrestres con armamento de guerra, fue una auténtica exhibición de fuego real y constituyó algo así como "...la presentación en sociedad del F.86F..." ante el jefe del Estado, Gobierno, autoridades civiles y militares, representantes extranjeros y agregados militares, entre otros.

Un ejercicio de Defensa Aérea, con la participación de Fuerzas Aéreas de otros países, fue el Big Deal Román II que se desarrolló en enero de 1960, entre los días 9 y 10, en el que participaron, junto con unidades del Mando de la Defensa Aérea, unidades de Fuerzas Aéreas norteamericanas y portuguesas. En este ejercicio de Defensa Aérea las unidades del Ala efectuaron 50 salidas Scramble.

Durante los meses de diciembre de 1961 y los de enero y febrero de 1962, el Mando de la Defensa Aérea organizó un concurso de tiro, en todas las modalidades de armamento: ametrallamiento aire/terrá, aire/aire, bombardeo con 45º de picado y lanzamiento de cohetes, con el objetivo de que sus unidades y consecuentemente los hombres que la integra-

Discurso de la madrina del Estandarte Nacional ofrendado por Valencia al Ala de Caza nº 1

"... quiero aseguraros que para mí, hija de un hombre que supo ir a la muerte con la misma generosidad que vosotros la ofrendáis cada día, este acto será el que con más emoción guardará en mi alma y que marcará en mi vida una etapa que ningún otro podrá superar. Por eso, desde ahora, cuando vea saltando desde el cielo vuestros aviones, estad seguros que mi recuerdo os acompaña y que la oración de una mujer valenciana se eleva por encima de vuestros reactores buscando directa el corazón de Dios, para que os ayude, os proteja y os guarde... y que sepáis que cuando estéis suspendidos entre el cielo y la tierra no estaréis solos, pues junto a vosotros, en lo más hondo de vuestra alma, estará siempre la mano de Dios, el amor de España y mi recuerdo..."

SEÑORITA MARIA AMELIA TRENOR CALATAYUD

Base Aérea de Manises, 23 de junio de 1957

los diarios de operaciones con los nombres de: Almansa, Pirineo Catalán, Manises, Dulcinea, Albacete, Cetrería, Academia Zaragoza I, II y III, Levante I, II y III, Academia de Infantería, Alfocea y CIR 8. También se realizaron un centenar de colaboraciones con diferentes Grupos de AAA.

Las interceptaciones controladas desde tierra, GCI, realizadas por los F.86F del Ala, superaron las 150.000 entre las correspondientes al desarrollo de los diferentes planes de instrucción y al centenar de ejercicios de Defensa Aérea, entre los cuales figuraron: 47 Red Eye; 19 Indian Summer; 4 Cold Turkey; 2 Trompeta; 3 Toro Sentado y un Deat-Beat, Arquímedes Orestes, Power Drive, Rip-Tide e Indian Maiza.

El 21 de mayo de 1963, las diferentes unidades del mando de la Defensa Aérea fueron evaluadas por la USAF, entre éstas, el Ala de Caza nº 1 y sus escuadrones 11 y 12, que a la sazón estaban mandados, respectivamente, por los capitanes José Parés de la Rosa y Antonio Espinosa Paredes, superaron ampliamente todas las pruebas y exámenes, teóricos y prácticos, a los que sus especialistas, pilotos e instalaciones fueron sometidos, especialmente con el desarrollo de un ejercicio de Defensa Aérea, un Cold Turkey. Se dio el caso que, al haber sido desactivado el 41 Escuadrón del Ala de Caza nº 4, el 12 Escuadrón desplegó una Agrupación a la Base Aérea de Son San Juan, al mando del capitán Rafael

ban, pudieran demostrar su grado de entrenamiento y fomentar el compañerismo y el espíritu de colaboración entre sus escuadrones: el 11 y el 12 de Manises; el 21 de Zaragoza; el 41 de Son San Juan y el 61 de Torrejón. El 11 Escuadrón de Caza fue el vencedor absoluto de este primer concurso de tiro que se desarrolló en los polígonos de Caudé, Palma de Mallorca y las Bardeñas Reales, en Navarra.

El Ala de Caza nº 1 participó, con el Ejército de Tierra, en más de 115 ejercicios, maniobras o colaboraciones que figuran en

Rescate de 24 personas, en la ciudad de Valencia, con motivo de las inundaciones del 14 de octubre de 1957

"... una vez en este punto quedaba imposibilitado el camión para proseguir la marcha, en vista de lo cual (el Equipo de Rescate del Ala de Caza nº 1) inició el paso en hilera a través de una corriente de gran intensidad y a una altura de cerca de un metro, arrastrando una cuerda que, de momento, proporcionaba seguridad mutua y posteriormente, pudiera ser utilizada para el rescate de las víctimas..."

Mientras el primer escalón, compuesto por los comandantes Barsen y Balanzategui y los capitanes Sedano, Cánovas, Sequeiros, Negrón, el teniente Cubells y brigada Nagore, se adelantó tratando de llegar a la casa objetivo...

Y el segundo escalón tuvo que renunciar a alcanzar el objetivo y a intentar un retroceso al punto de partida, quedando aislado en un bloque de casas deshabitado situado en medio de la ruta del punto de partida (camión) al objetivo...

El primer escalón tuvo que renunciar a alcanzar el objetivo y a intentar un retroceso al punto de partida, quedando aislado en un bloque de casas deshabitado situado en medio de la ruta del punto de partida (camión) al objetivo...

El segundo escalón, que como se ha dicho estaba en plena corriente tratando de pasar la maroma, fue arrastrado por la riada en una fila de árboles a los que pudieron asirse difícilmente...

El tercer escalón, compuesto por los capitanes Peraita, Esteban, R. del Valle, Cabello y Chamorro, el teniente Vivó, el brigada Yraola, el sargento Cáceres, conductor del camión y un soldado, a su vez quedó aislado del resto...

Desde este momento, la situación se hizo especialmente crítica para los miembros del segundo escalón cogidos en plena corriente y sujetos precariamente a los árboles...

En esta situación, el teniente Tojeiro, aislado en un árbol, empezó a desfallecer, debido a que había perdido parcialmente la sensibilidad en piernas y brazos y con el agua hasta el cuello, pidió auxilio a los que se encontraban en árboles contiguos...

Al cabo de varias horas, ya sin fuerzas para resistir más, el teniente Tojeiro fue finalmente arrastrado por las aguas con tal buena fortuna que pudo detenerse entre las ramas de un árbol abatido por las aguas, en el cual permaneció hasta que horas más tarde (cuando descendió la riada) pudo ser rescatado...

El capitán Almodóvar, aislado en otro de los árboles, trató de trepar por el mismo para afianzar su posición pero no lo consiguió, permaneciendo agarrado al tronco y apoyándose en el arrastre que la corriente iba depositando en la base del árbol...

Los capitanes Pardo y G. Crespo, en situación análoga, consiguieron subirse a las copas de sus respectivos árboles y allí permanecieron hasta el momento del res-

cate, y el teniente Bautista, cuando intentaba realizar lo mismo, cayó al agua y fue arrastrado por la corriente hasta un olivo que asomaba entre las aguas a una distancia aproximada de 100 metros río abajo...

Alrededor de las cinco de la tarde, después de cerca de cinco horas de angustiosa situación para todos al no poder prever el desenlace de todo aquello, agravado con lluvias torrenciales y gran aparato eléctrico-tormentoso comenzó a descender el nivel de las aguas...

Progresivamente y con la ayuda de... una compañía de Artillería, de la que destacan por su decidida actuación el teniente Vivó (hermano del nuestro) y el sargento Olivan Pérez, pudo llevarse a cabo el rescate de los oficiales comprometidos y de las familias aisladas, objeto de la operación inicial de salvamento. Este grupo de familias estaba compuesto por 10 personas, entre las que se encontraba un niño de pecho...

Seguidamente se recibieron noticias de que pasado el puente de madera en la margen izquierda del río había dos familias en una casa, como la anterior, totalmente aislada...

Empleando tres botes salvavidas y las citadas cuerdas fueron evacuándose de la casa las catorce personas que la ocupaban, entre las que se encontraba una enferma mental que ofreció gran resistencia a la evacuación. Esta operación concluyó ya entrada la noche..."

(Diario de Operaciones del 11 Escuadrón, octubre de 1957).

Pardo Albarelos, desde donde fue evaluada participando activamente en el ejercicio, con el soporte del desactivado 41 Escuadrón, como el capitán Enrique Page Larraz que apoyó a la Agrupación del 12 Escuadrón ejerciendo como oficial de operaciones.

En las colaboraciones de la Armada, se realizaron más de 167 misiones de seguimiento de blancos y desarrollo de ejercicios como Mediterráneo, Palmera Foca, Povençe, Mar de Cádiz, Spanex IV, Mar de Santander-Bilbao, Sagitario, Albores Hispania I y III y Finisterre III.

Otros ejercicios y cooperaciones con unidades de EE.UU. como la USAF y la NAVY, y con otros países europeos, como fueron las pruebas del Centro de Alerta y Control de Villatobas, y los Haystrike, Big-Deal, Romann II, Side Door, Purple Soge y Southwind.

En los viajes a bases aéreas de Francia, Italia, Portugal y Alemania que realizaban patrullas de cuatro F.86F para hacer prácticas de navegación a bases extranjeras, intercambios y ejercicios de vuelo con unidades de sus Fuerzas Aéreas, dentro del marco de los acuerdos establecidos con las citadas Fuerzas Aéreas como el: NAVIPAR, NAVITES, NAVISPOR, etc., participaron todas las tripulaciones del Ala como una misión más de los planes de Instrucción.

Estos ejercicios e intercambios que, alternativamente, tenían lugar en España y en el extranjero, consistían en desarrollar misiones de navegación e interceptaciones GCI seguidas, normalmente, de "combates aéreos" simulados con las

unidades visitadas o visitantes, como los F.86 de la 4ª Aerobrigada de la Aeronautica Militare Italiana con base en Grosseto, Italia, los "Sabres" portugueses de las bases aéreas de Ota y Monreal o con los Mystere IV de L'Armée de L'Air de la base de Caritat, Francia, entre otros.

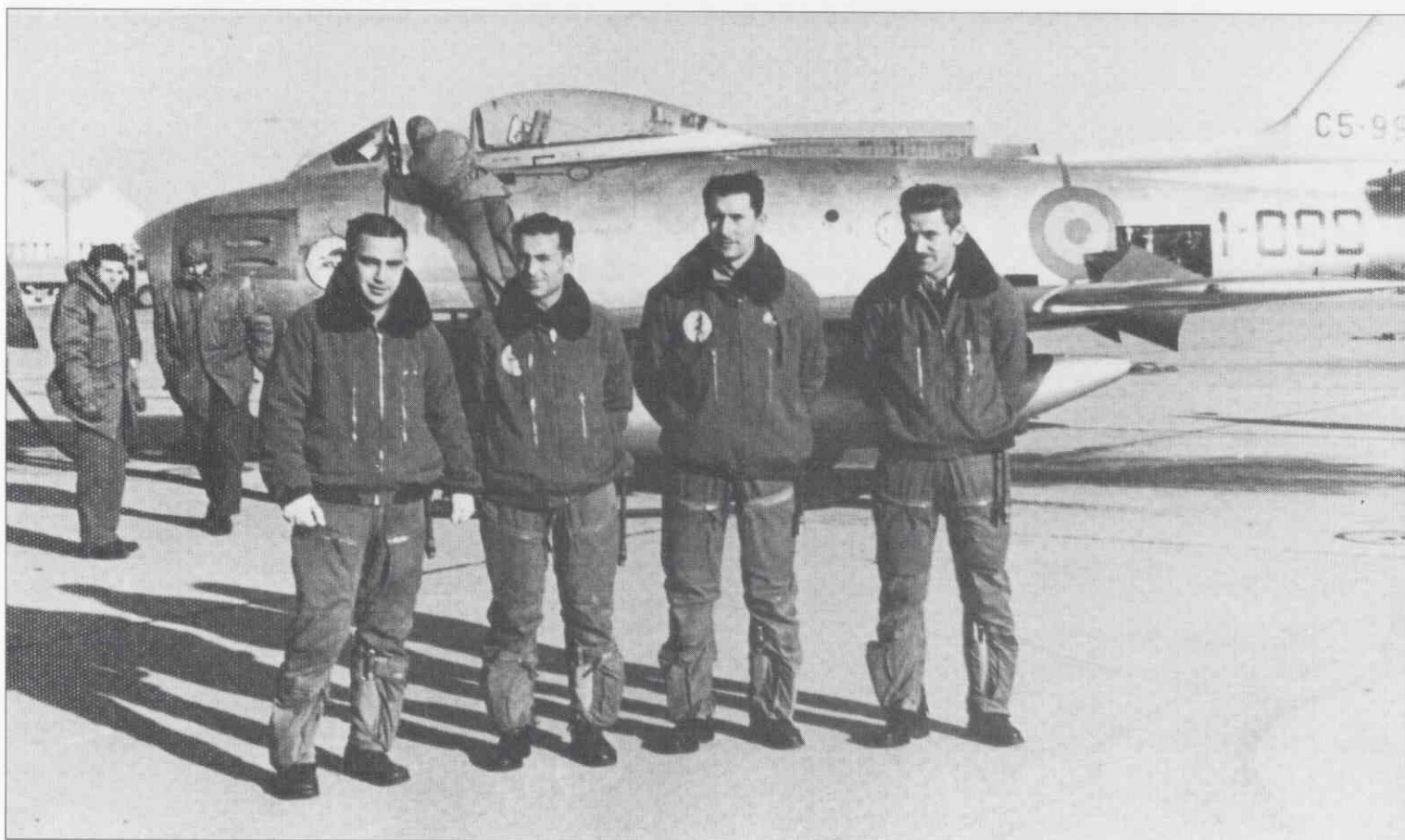
Con independencia del reto que, inicialmente, supuso la preparación y el desarrollo de aquellos lejanos ejercicios "tácticos-combinados" y la navegación por Europa con:

—Sólo un radiocompas, un equipo de UHF y un transpondedor IFF/SIF a bordo.

—Todas las comunicaciones en inglés, lo que imponía que,



Pilotos del 12 Escuadrón de Caza, participantes en el primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa, modalidad de cohetes. De izquierda a derecha: capitán Aymerich, comandante Ortiz Velarde, capitán Casimiro Muñoz y teniente Baztan. Base Aérea de Zaragoza, 16 de febrero de 1962.



Pilotos del 11 Escuadrón de Caza, participantes en el primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa, modalidad de cohetes. De izquierda a derecha: teniente Valderas, capitán Enrech, capitán García González y capitán Salom. Base Aérea de Zaragoza, 16 de febrero de 1962.

I concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa (1961-1962)

VENCEDORES DEL CONCURSO:

a) Individuales:

- Aire/aire: 1º. Capitán José Juste Marzo (41 Escuadrón)
2º. Capitán Ramón Fernández Sequeiros (12 Escuadrón)
- Aire/tierra: 1º. Brigada Manuel Porto Rey (11 Escuadrón)
2º. Capitán Guillermo Delgado Brackembury (61 Escuadrón)
- Bombardeo 45º: 1º. Teniente Santiago Valderas Cañestro (11 Escuadrón)
2º. Capitán F. Javier Bautista Jiménez (11 Escuadrón)
- Cohetes: 1º. Teniente Roberto Alonso Gárate (61 Escuadrón)
2º. Capitán Alejandro García González (11 Escuadrón)

b) Por Unidades:

- Aire/aire: 12 Escuadrón de Caza
- Aire/tierra: 11 Escuadrón de Caza
- Bombardeo 45º: 11 Escuadrón de Caza
- Cohetes: 61 Escuadrón de Caza

c) Vencedor absoluto: 11 Escuadrón de Caza

(Instrucción 1/62 del Mando de la Defensa Aérea)

al menos dos de los cuatro pilotos que integraban la patrulla de F.86F lo hablasen, para posibilitar la aproximación y el aterrizaje en formación con GCA en condiciones meteorológicas adversas.

—Una autonomía de vuelo de sólo dos horas y cinco minutos, con depósitos auxiliares de 200 galones, cuando la duración del vuelo, en el caso de los viajes a las Bases en Alemania, previamente calculada y que figuraba en los correspondientes planes de vuelo de estos viajes, era de dos horas.

Estos viajes de navegación al extranjero de los F.86F de nuestro Mando de la Defensa Aérea, aparte de ser motivo de un gran número de anécdotas de sus protagonistas y de

“grandísimos” sustos, especialmente cuando la Base de destino era Fursty, en Alemania, fueron el inicio de nuestra aproximación a Europa y... la de Europa a nosotros.

ACCIDENTES E INCIDENTES EN VUELO

EL ALA DE CAZA Nº 1, YA DOTADA DE SUS F.86F, también fue pionera en pérdidas de vidas humanas con ocasión de los diferentes accidentes aéreos de estos aviones, cuyas causas, sin entrar en análisis de otro tipo, dieron ocasión al Mando para detectarlas y corregirlas.

Dentro de esta dinámica de accidentes, se quiere señalar un aspecto importante del “cambio” que se iniciaba en aquellos momentos, cambio de “cierta mentalidad machista e irracional”, que sin duda era el resultado de cambiar la ignorancia y la falta de métodos de enseñanza, planes de instrucción y de educación aeronáutica, por el concepto y la organización de Seguridad en Vuelo.

En cualquier caso, los primeros años de actividad del Ala fueron los más costosos, desde este punto de vista y fue el 11 Escuadrón de Caza, su Escuadrón pionero, el que más accidentes mortales sufrió.

El primero de estos accidentes sorprendió a todos los integrantes del Ala y del Ejército del Aire, el 23 de marzo de 1956, cuando una formación de tres aviones del 11 Escuadrón, en un vuelo de Manises a la Base Aérea de Getafe, en misión NAVI, mandada por el capitán Jaime Caballero Echevarría e integrada por el también capitán Sinforiano Molleda Benjumea y el teniente José Antonio Salazar Cútoli, 10 minutos después del despegue, la patrulla, en formación cerrada y volando en condiciones IMC, con nubes a todos los niveles, se precipitó contra el suelo perdiendo la vida los dos capitanes y regresando a Manises el teniente Salazar.

Aterrizaje de un F.86F con el motor parado a 20.000'

“... El 11 de junio de 1956 fui programado para una misión de INST (Vuelo Instrumental), como “vigilante” o “acompañante”, es decir, de punto. Salí conmigo el capitán Santiago Peraita Richard. Por aquel entonces no disponíamos de capucha para este tipo de misiones, como así fue posteriormente; para suplir esta deficiencia nos limitábamos a bajar el asiento al máximo y concentrarnos en los instrumentos a partir de los 5.000'...”

Era un día de “sol y moscas” con una visibilidad extraordinaria, sin la molesta calima que en ocasiones suele cubrir la Base Aérea de Manises. Este fue uno de los factores que me ayudó en mi comprometida “proeza”, si no hubiera sido así...

Efectué una salida instrumental “sui generis” para arribar al radio-faro a 20.000'. Al alcanzar este nivel, línea de vuelo y me dirigí hacia él. A los pocos minutos noté que perdía potencia, las revoluciones bajaban del 86% y las demás indicaciones; presión, temperatura, etc. también descendían lentamente (síntomas inequívocos de parada de motor) avancé los gases y nada.

Inmediatamente comuniqué a Peraita lo que me ocurría y que lo más probable era que se me estaba parando el motor. Peraita pensó que podía ser fallo de instrumentos y para comprobar si era así me dijo que pasaría él de jefe de formación a ver si podía seguirle y comparar instrumentos. Efectivamente, el motor se paraba y no pude hacerlo. En este momento decidí volver a la base y así se lo comuniqué -Richard ... ésto se para y regreso a la base- éste fue mi último contacto radio, me quedé más solo que la una, la verdad es que no me preocupé después de averiguar el motivo de este fallo de radio ...

A 18.000' con mi problema y sin poder consultar a nadie, se me pasaron por la imaginación rápidamente tres posibles soluciones: meter el sistema de emergencia, no podía, las revoluciones estaban por debajo de lo permitido, lo debía haber hecho antes esperar a que se

parase del todo, como así fue, e intentar una puesta en marcha en el aire, más problemas, me acordaba malamente cómo se hacía y no llevaba el librito de emergencias, no me atreví; así que opté por la tercera, por supuesto la peor, tomar con el motor parado; era la más difícil pero tenía plena confianza en lograrlo, anteriormente había tenido cinco paradas de motor y siempre pude llegar a la Base (aviones de hélice) ...

Tomada esta decisión (del tráfico de motor parado ni me acordé. ¡Cuántos cientos hice después!) me puse paralelo a la pista, viento en cola y con 15.000' descendiendo en dirección hacia el mar, dejando Valencia a mi izquierda me dispuse a hacer un viraje de 180º en el momento que considerase más oportuno para enfilar la pista por derecho. Así lo hice a 12.000', pasada la costa y planeando me dirigí a tomar tierra. ¿Por qué lo hice en este momento?, no hay duda que un ángel de la Guarda o la Virgen de Loreto me lo iban diciendo. Planeando a 180 Kts me fui aproximando a la pista. En este descenso jamás dudé de que todo saldría bien y por supuesto nunca pensé en lanzarme en paracaídas, como posteriormente me dijeron los americanos que debía haber hecho, antes que intentar tomar tierra en estas condiciones. A 4.000' reduje la velocidad con los frenos aerodinámicos y saqué el tren. Afortunadamente salió ¡lo único que me faltaba! Pensé que si llegaba corto podía meter los frenos aerodinámicos, pero no hizo falta, todo iba bien, ¿flaps fuera? no, aún no, me susurró “alguien”, espera a tener la toma asegurada. Así lo hice poco antes de llegar a la pista y puse las ruedas en la misma cabecera (el móvil ni se enteró, creyó que era un avión sin radio). Ya con el avión en el suelo lo dejé rodar hasta el final, por donde me salí y di pista libre. Sabía que no me oían pero fui durante todo el vuelo comunicando como si así fuese. Había volado 55 minutos ...

Esperé tranquilamente a que fuesen a recogerme mientras me cercioraba de que estaba todo en orden, pinzas, gases, batería, etc ... Por fin apareció el teniente Salazar Cútoli con un jeep y me preguntó -¿Qué te pasa?- ... nada, que se me ha parado el motor y he tomado tierra- la cara de asombro que puso fue digna de verse ... No es posible- me bajé del avión y las piernas me empezaron a temblar ... yo lo achaqué a la tensión tan enorme a la que había estado sometido sin darme cuenta. En el coche le expliqué mi aventura y no se lo podía creer, parecía imposible que hubiese conseguido tomar tierra tal y como se lo explicaba...

Al día siguiente en el “briefing” los americanos, después de felicitar me por mi habilidad (hasta el general jefe de la Región me felicitó) ... me corrieron ferozmente porque no había hecho nada correcto: no me sabía las emergencias, no las llevaba para consultarlas, no había hecho tráfico de motor parado, etc., etc., y finalmente me animaron diciendo que de 100 casos 99 se hubiesen matado, pues lo lógico era quedarme corto o largo... pero tomar en la misma cabecera de pista era milagro ...

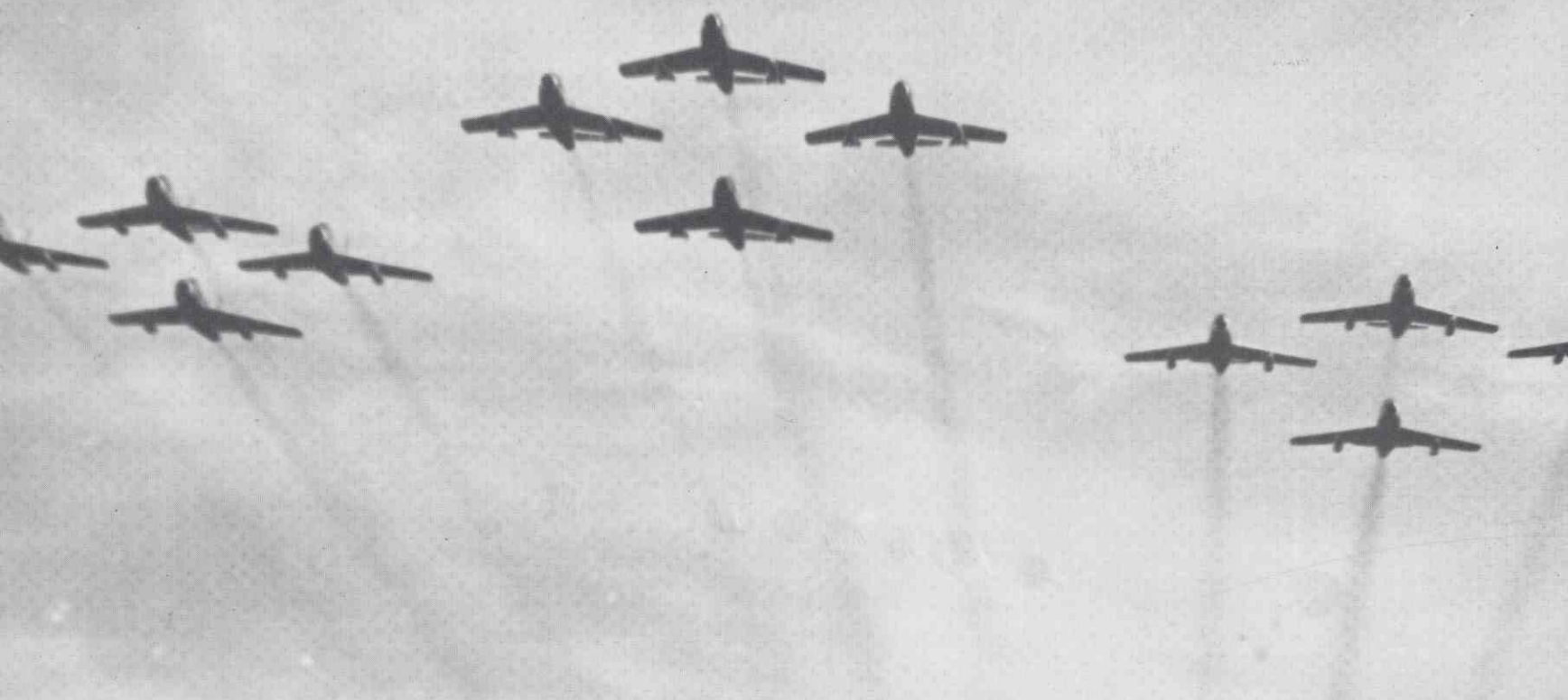
La parada había sido motivada por un fallo del filtro de combustible ...

¿Se comprende ahora cómo posteriormente se me han puesto los pelos de punta al recordarlo?

¡Con qué afán, insistencia y entusiasmo me dediqué, durante casi diez años, en la Escuela de Reactores de Talavera a inculcarles a sus alumnos, tanto de Sabre como de T.33, cuánto tenían que saber: procedimientos, emergencias, etc., para su seguridad y evitar que se encontrasen en trances parecidos al mío!

Podría contar, como tantos y tantos compañeros, innumerables anécdotas y sucedidos, pero creo que con ésta es suficiente para hacernos vivir una época que, como ya he repetido, fue extraordinaria y maravillosa...”

(Francisco Vindel Merced, general de Aviación)



Los tres pilotos involucrados en este accidente, para llegar a ser "reactorista", habían sido instruidos en Escuelas diferentes y, posiblemente, del análisis del mismo, se detectó que el manejo de un material moderno, concretamente el F.86F, requería una mentalidad acorde con él que contrastaba con una mentalidad convencional.

El 14 de febrero de 1957, el teniente coronel Juan de Frutos Rubio mandaba una Formación Fluida (FOF) de cuatro aviones del 11 Escuadrón y cuando éste había mandado una "rotura" e iniciaba un fuerte viraje a la derecha para responder a un ataque simulado de un 5º avión cuya estela apareció en el escenario, el punto dos de la formación apreció la desintegración del plástico de la cúpula del jefe de la Formación, que en esos momentos sobrevolaba la Albufera de Valencia a 34.000 pies de altura.

Después de unos cinco minutos de vuelo descontrolado de éste avión, los puntos de la formación apreciaron un impacto en el mar, a unas 7 NM al este del Cabo Cullera, desapareciendo piloto y avión. Meses después sólo apareció del avión del teniente coronel, el C.5.112, serie 20, en el mar, el asiento lanzable del piloto, enganchado en unas redes de pescar entre el Puerto de Valencia y el Cabo de Cullera.

Cinco días más tarde de este accidente y 11 meses después del accidente de los capitanes Caballero y Molleda, el 19 de febrero, el teniente coronel Juan Ripollés Aznar, mien-

tras realizaba un vuelo nocturno como jefe de una Formación (FON) de dos aviones del 11 Escuadrón, a los 40 minutos de vuelo y cuando la formación volaba la ruta Barcelona-Valencia, al este de Sagunto, se vio sumido en una serie de sensaciones extrañas en relación con la posición del avión y la interpretación de los instrumentos de a bordo, perdiendo contacto con la Torre de Manises y con el otro avión de la Formación.

Los virajes extraños que realizaba el avión del teniente coronel, el C.5-89 de la serie 40, obligaron al capitán José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano que volaba de punto, a "romper la formación" y regresar a Manises, mientras que el teniente coronel, que al principio se le dio por desaparecido, a los 14 días del accidente apareció su cuerpo sin vida en la playa, comprobándose que se había lanzado en paracaídas y que falleció ahogado.

El 12 de noviembre de 1957 durante el desarrollo de una misión de transición y acrobacia (TR y ACRO) del plan de Instrucción del 12 Escuadrón, el capitán José Antonio Rodríguez del Valle y Díaz, volando el avión C.5-68 de la serie 30, al disponerse a efectuar un aterrizaje, en la fase final de una práctica de motor parado simulado, por no ir bien enfilado con la pista 30 y debido a una pérdida de compresor, después de efectuar las operaciones pertinentes para tratar de evitar el accidente, inició una toma al costado derecho de la



Pérdida de compresor en un F86F y posterior parada de motor, seguida de toma de tierra fuera de pista

“... El día 12 de noviembre de 1957, después de casi dos meses (desde el 19 del 9 del 57) sin volar, por reparación de la pista de vuelo de la Base Aérea de Manises, fui programado para una misión de transición y acrobacia en el C-5-68 (F.86F). Tras invertir un tiempo de vuelo de 1 hora y 25 minutos de placentero y feliz “ceboleo” me dispongo a efectuar la toma de tierra, maniobra que realizo sin ningún tipo de novedad hasta el tramo de corta final que observo que no voy bien enfilado a la pista (overshootado)...

Con el fin de realizar una maniobra más de vuelo y entrenamiento, decido efectuar, un motor y al aire, cuando meto motor, junto con los flaps y frenos aerodinámicos, noto un extraño y fuerte ruido en el motor y observo una pérdida de potencia (no pasaba del 80%) del mismo y un alarmante incremento de la temperatura de tobera, inmediatamente me percato de que entró la consabida pérdida de compresor y por tanto reduzco gases e intento de nuevo aumentar la potencia, ya me era imposible intentar enfilarse bien la pista, pues había sobrepasado la cabecera y estaba bastante desplazado a la derecha con la velocidad al mínimo de sustentación, repitiéndose los mismos síntomas...

Y parando totalmente el motor, al mismo tiempo que noto un pequeño giro a la derecha, señal inequívoca de entrada en pérdida, por lo que me decidí a tomar tierra lo más rápido posible y por derecho (estaba a unos 20 metros de altura) cosa que realizo en el campo de vuelo con sentido completamente paralelo a la pista 30-12, momento en el que el capitán Castillo Cámara, que estaba de oficial del móvil, me interroga si tengo algún problema y que llevo el tren fuera, cosa que yo sabía perfectamente y comunicación que no contesto pues bastante problema tenía con intentar salir del trance del... después de realizar los procedimientos pertinentes de toma de tierra fuera de pista (gases a idle, tren abajo y batería apagada)...

La toma de tierra fue lo más normal posible dentro de las circunstancias y que por falta de velocidad, fue bastante brusca (desplomo) rodando tan sólo unos 150 metros, quedando parado en la pista 04-22, en los cuales se me desprendió el tren de aterrizaje así como los depósitos exteriores (drops) y no infringiendo al que suscribe, gracias a Dios, el más mínimo rasguño...

Al regresar al 12 Escuadrón y explicar lo sucedido se me comentó que en el vuelo anterior ya se había producido el mismo incidente, si bien en pleno vuelo, y que el piloto que lo tripulaba, no menciona su nombre por razones obvias, no consideró de importancia por lo cual no lo consignó en el libro del avión. ¡Sin comentarios!

(José A. Rodríguez del Valle Díaz, coronel de Aviación)

Lanzamiento y apertura manual, a baja cota

“... El día 3 de abril de 1964 ... en el Polígono de Tiro de Caudé ... recuerdo que mi mujer estaba con dolores (de parto) cada 10 minutos ... esperando el primer niño. Por teléfono le dije que me iba a volar el 2º periodo: “No te preocupes, sólo con 40 minutos de misión de Tiro en Caudé, si hay algo me avisan por radio y estoy en casa en 1/2 hora...” ¡Qué iluso! ...

Durante el tiro de ametrallamiento, una vez rebasado el blanco, a unos 100 pies e iniciando la subida, sentí una explosión, cabina llena de humo, todos los instrumentos a cero, incluso el cuenta revoluciones. Abro la cúpula para poder respirar. Constató que no hay nada que hacer, evito la población virando a la izquierda, cierro la cúpula y salto a 700 pies ...

En el aire dando vueltas. Me separo del asiento. Espero el funcionamiento automático ... “¡Esto no se abre!”. Miro la anilla, me acordé del que llegó al suelo con el paracaídas cerrado y la cazadora arañada sin encontrarla tiro; se abre el paracaídas, no me da tiempo ni agarrarme a las cintas, llevo al suelo. Hago lo que dice el libro y me veo ileso tirando del paracaídas porque había de 15 a 20 nudos de viento...

Pocos minutos y me recoge un coche de Caudé. “Juande” Fernández Rubio “roba una avioneta”, me recoge y me lleva a Valencia con el fin de que mi “parturienta” no se entere. Se enteró, se retrasó el parto, pero el día 9 nació mi primera hija felizmente...

Rebote de bala. El automático no se abre, porque el cordón de la radio y el tubo de oxígeno, que entonces no iban sujetos, abrieron manualmente el cinturón. Procedimientos bien hechos por haberlos repetido antes miles de veces. “Batir el récord” de apertura a baja cota y estar vivo para una larga carrera profesional ...

(Juan Antonio Lombo López general de división de Aviación).

pista y fuera de ésta, rompiéndose el tren de aterrizaje del avión y deslizándose éste, sin él, unos 150 metros.

El capitán R. del Valle resultó ileso y el avión con rotura del tren de aterrizaje, depósitos lanzables, parte inferior del fuselaje, tobera de entrada, tapa superior del morro, cristales frontales y plano.

El año 1958 empezó con un nuevo accidente, el día 7 de enero, el brigada Santiago Yraola Asin, piloto del 12 Escu-

adrón, perdió la vida cuando realizaba una misión FOC-FOT volando de punto nº 4. El capitán Manuel Gil del Real Pazos, jefe de la Formación, narra este accidente:

“...Ascendimos hasta la altura para efectuar la FOT (25.000 a 35.000 pies). Una vez concluida esta fase del vuelo, al objeto de iniciar la FOC, mandé reunirse la formación y descendimos a 20.000 pies. A esta altura y en formación cerrada, en “fingertip”, iniciamos unas suaves evoluciones. La formación iba muy bien y siempre a cualquier indicación dada por radio contestaban todos por orden 2, 3 y 4. Ordené al 4 que se pusiera en posición de “perro”, contestó puntualmente y así lo hizo. Colocados ya en rombo iniciamos unos virajes pronunciados entre 20.000 y 15.000 pies. Como todos los puntos, incluido el “perro”, se mantenían perfectamente en formación, les pregunté si querían que hiciéramos un tonel. Me extrañó que el primero que contestara fuese precisamente el brigada Yraola que dijo “el 4 sí” y a continuación el 2 y el 3 respondieron también afirmativamente. Inicié un descenso al objeto de incrementar la velocidad virando a una zona a la que no nos molestara el sol. Cuando empezamos a ascender, y antes de iniciar el tonel, observo por el retrovisor que el punto 4 hace una inversión y desaparece. Interrumpo la maniobra iniciada y le pregunto varias veces como “punto 4” y como “brigada Yraola” qué le pasa. No contestó a ninguna de las llamadas. Los tres restantes de la formación efectuamos unos virajes sobre la zona y pudimos comprobar que el 4 se había estrellado...”

La única baja que tuvo la Patrulla Acrobática del Ala, en accidente aéreo, fue el ocurrido el 25 de septiembre de 1958 en un vuelo de entrenamiento sobre la Base Aérea de Manises, con vistas al Festival Internacional de Sevilla, al efectuar la Patrulla una “bomba descendente”. En esta figura, el capitán Jaime Berriatua Sánchez, piloto del 11 Escuadrón, que volaba en el puesto de “perro”, no logró hacerse con su avión, el C.5-134 y se estrelló en las proximidades de la Base, junto a la carretera general Madrid-Valencia, pereciendo el piloto.

Tres meses más tarde, el 21 de noviembre, en un vuelo de Manises a la Base Aérea de Getafe (NAVI), el comandante Luis Balanzategui Bordenave, jefe del 12 Escuadrón de Caza, estaba en el circuito de tráfico de aeródromo para aterrizar en la pista 05, con rotura a la derecha, y cuando viraba a base con el tren bajo y asegurado, posiblemente el avión le entró en pérdida y se estrelló en las proximidades de la cabecera de la pista de Getafe, pereciendo el piloto.

Durante el desarrollo del ejercicio “Side Door” con las Fuerzas Aéreas norteamericanas, el 24 de mayo de 1960, una patrulla del 11 Escuadrón efectuó un despegue “Scramble” desde la pista 12 de Manises, inmediatamente después de despegar, el capitán Agustín Cabello Pérez, uno de los pilotos que integraban la patrulla, pilotando el avión C.5-135, se vio obligado a regresar, voló muy poco tiempo, el imprescindible para dar la vuelta e intentar aterrizar por la pista contraria, efectuó un aterrizaje forzoso fuera de pista y con fuego abordo, el avión quedó destruido seguido de explosiones e incendio, y su piloto ileso.

El capitán Cabello se negó a lanzarse en paracaídas por no abandonar el avión sobre las áreas habitadas que estaba sobrevolando y esta valiente actuación le valió la concesión de la Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco.

El día 11 de septiembre de 1960, cuando el teniente José Enrech Macho, piloto del 11 Escuadrón, sobrevolaba la provincia de Tarragona pilotando un F.86F, el C.5-81, detectó un fallo mecánico en el avión que le obligó a lanzarse en paracaídas sobre la costa y a baja altura, tanto la eyección como el amerizaje y su rescate del mar, a poca distancia de la costa, se efectuó sin novedad, siendo de destacar tanto el perfecto conocimiento y aplicación de los procedimientos de emergencia por parte del piloto, como el funcionamiento del sistema de eyección del avión y la apertura automática del paracaídas. El teniente Enrech resultó ileso y su avión se perdió totalmente.



Grupo de pilotos y especialistas del 12 Escuadrón de Caza, primer clasificado en la modalidad de tiro aire/aire, después de recibir la correspondiente distinción en el Salón de Honor del Ministerio del Aire. De izquierda a derecha (primera fila): brigada Acha, teniente Cánovas, teniente Baztan, teniente Lombo (segunda fila): brigada Montero, brigada Rodríguez, capitán Pardo, comandante Ortiz Velarde, capitán Sequeiros, sargento Rincón (tercera fila): capitán Castillo Cámara, capitán San Antonio, capitán Casimiro y brigada Perza. Madrid, 24 de marzo de 1962.

Uno de los 4 aviones F.86F de una Formación del 12 Escuadrón de Caza, el C.5.88, pilotado por el capitán Juan Antonio Lombo López, durante el desarrollo de una misión de ametrallamiento real (AMNAR) en el Polígono de Tiro de Caudé, el día 3 de abril de 1964, cuando efectuaba una pasada de ametrallamiento recibió un rebote de bala que le originó fuertes ruidos y ausencias de indicaciones en los instrumentos del motor, por lo que se ve forzado a tirar de la palanca para ganar altura y ejectarse.

El capitán Lombo, se encontró en el aire, separado del asiento, y con el paracaídas cerrado, la apertura automática no le funcionó. El capitán detectó con rapidez la situación y ya, a muy baja cota, abrió manualmente el paracaídas y casi simultáneamente, llegó al suelo y resulta ileso.

Posteriormente se detectó que, al ir entonces sueltos el cordón de la radio y el tubo de oxígeno, en este caso abrieron manualmente el cinturón, este problema se solucionó sujetándolos. El otro problema, el de los rebotes, que no era nuevo en nuestras misiones de tiro, se eliminó llevando unos camiones de arena del mar.

El 6 de octubre de 1965, el brigada José Alfonso Granado Góngora integrante de una patrulla de cuatro "Sabres" del 112 Escuadrón del Ala 11 que, destacada en la Base Aérea de Son San Juan, efectuaba una misión de tiro aire/aire (AAR) en el Polígono de Tiro de Palma de Mallorca, sufrió una explosión en el motor de su F.86F seguida de pérdida de control del mismo, que le obligó a lanzarse en paracaídas, aunque ningún miembro del resto de la patrulla, ni el piloto que remolcaba el blanco, pudieron confirmar este extremo.

Se alertó al Centro de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR, Search and Rescue), se desarrolló el correspondiente plan de búsqueda con la participación de aviones y barcos para tratar de localizar y rescatar al piloto, la búsqueda no dio resultado y a las 48 horas del lanzamiento fue suspendida. Dos días después de la desaparición del brigada, cuando ya se había perdido la esperanza de encontrarlo con vida, un barco francés comunicó que lo había recogido sano y salvo.

El teniente Juan Antonio Moreno Fernández, procedente del 32º Curso de T.33 (enero-febrero 1965) y del



Integrantes de una Escuadrilla del 12 Escuadrón de Caza, después de efectuar una misión rutinaria de tiro aire/aire. De izquierda a derecha: capitán Saura, sargento Vela, sargento Hernández, Brigada Gálvez y brigada Redondo. Base Aérea de Son San Juan, 13 de septiembre de 1962.

21º Curso de F.86 (mayo-agosto 1965) y destinado en el 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, fue programado para realizar una misión de navegación de Manises a la Base Aérea de Torrejón el día 11 de enero de 1966, como punto de una pareja de "Sabres". Cuando los aviones estaban bajo control del GCA, configurados para interceptar la senda de planeo, iniciar el descenso y efectuar el aterrizaje en Torrejón, con una visibilidad de más de 3 NM y una capa de nubes entre 400 y 3.700 pies, el controlador de GCA avisó de la separación y fuerte descenso de uno de los aviones de la pareja. Este avión era el punto de la formación, el teniente Moreno, que se estrelló contra el suelo y pereció.

Los tenientes Miguel Santamaría Llopis y Juan Romero González, llevaban poco tiempo en el 101 Escuadrón y fueron programados de puntos 2 y 3, de una formación de tres aviones, dentro del Plan de Instrucción nº 2 que estaban realizando, en esta salida tenían previsto practicar formación táctica, formación fluida, pescadilla, persecución y formación cerrada, el vuelo se realizó con toda normalidad según lo planeado en el "briefing". En un momento determinado, efectuando un viraje suave hacia la derecha para reunir la formación, los puntos empezaron a recortar por el interior del viraje del jefe, para reunirse con él, pero dejaron de verse el uno al otro y, a pesar de las advertencias que el jefe les hizo por radio, fue inevitable la colisión. Ambos aviones cayeron envueltos en llamas hasta el suelo a las 13:00 horas del 2 de agosto de 1966, muy cerca del Santuario de Santa María de la Cabeza.

Ya en 1967, el 11 de noviembre, se registró el último accidente mortal de un F.86F de Manises, fue el teniente Antonio Mañas Prieto, del 101 Escuadrón, cuando volaba de punto de una formación que, a baja cota, efectuaba un ataque simulado a un portaaviones de la VI Flota de EE.UU., durante el desarrollo de un ejercicio Poop Deck en aguas del archipiélago balear, con tiempo meteorológico bueno aunque con la clásica calima del Mediterráneo, cuando la formación inició un viraje a la derecha el teniente Mañas se estrelló contra el mar y desapareció en el Mediterráneo. El resto de los integrantes de la formación sólo detectaron una nube de vapor de agua característica del impacto del F.86F contra el mar.

El resultado de los primeros accidentes reseñados fue la programación, a partir de marzo de 1957, de un curso de vuelo instrumental, en T.33 para los pilotos de "cercanías" y el establecimiento del correspondiente certificado que calificaba, al piloto, para efectuar vuelos en condiciones IMC, especialmente entre nubes y de noche. Este curso se incluyó también en los planes de estudios de la Escuela de Reactores de Talavera la Real.

Igualmente, a mediados de 1957, llegaron al Ala los primeros botes salvavidas que pasaron a ser de dotación de sus tripulaciones y salvaron la vida, con la colaboración del silbato del equipo de supervivencia, al brigada José Alfonso Granados Gongora como ya ha sido relatado.

En enero de 1958 se suspendieron los vuelos de los F.86 del Ala por anomalías detectadas en la composición del oxígeno industrial refinado y en marzo se autorizaron los vuelos pero limitando el techo de éstos a 10.000 pies y hasta mayo, ya con oxígeno medicinal, la actividad aérea del Ala no recorrió la normalidad.

De las conclusiones que se podrían desprender de los análisis de estos accidentes e incidentes, que no son el objeto de este trabajo y sólo representa una pequeña parte de los ocurridos a los "Sabres" de la Base Aérea de Manises, nos aproximaría, sin duda, al nacimiento e implantación, del actual concepto de Seguridad en Vuelo.

CONTRIBUCION A LA DEFENSA

EL ALA DE CAZA Nº 1, DOTADA CON AVIONES F.86F, sustituyó en 1955 al disuelto 22 Grupo de Fuerzas Aéreas en la Base Aérea de Manises, y fue el portal de entrada

de este material, el avión más famoso y el mejor de su época, en el Ejército del Aire, que supuso el inicio de un cambio radical en la mentalidad, en los procedimientos, en las tácticas y en la operatividad de nuestra Fuerza Aérea.

El último F.86F del desactivado 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, descendiente del legendario 12 Escuadrón de Caza, voló de la Base Aérea de Manises a la de Zaragoza el 1 de abril de 1970 después de haber acumulado, este material, más de 140.000 horas en los escuadrones 11 ó 111 y 12, 112 ó 101. El 12 de junio de 1970 tomaba tierra en la Base Aérea de Manises el primer MIRAGE III-E, el F.86F, después de 15 años de servicio activo, había sido sustituido en el ala 11.

Aunque de un sistema de armas cambie el material, en nuestro caso el F.86F, los hombres: pilotos y especialistas permanecen y esta fue la herencia que dejó en Manises, un estilo profesional y una forma contrastada de ser piloto de combate con personalidad de "cazador"; incluso algunos de éstos contribuyeron a ello entregando sus vidas en aras del Ejército del Aire, de las Fuerzas Armadas y de España.

Pero el Ala de Caza nº 1, o Ala 11, no sólo ganó concursos de tiro y trofeos de acrobacia, con total ausencia de combates aéreos y servicios de guerra, sino que creó un ambiente de trabajo, sacrificio, dedicación y entusiasmo, lo cual originó que los jóvenes pilotos procedentes de nuestras Escuelas, normalmente tenientes o sargentos, llegaban a cualquier escuadrón del Ala y, antes de lo previsto, estuviesen calificados en las diferentes modalidades de tiro y aptos para el combate, listos para entrar de alarma con su escuadrilla.

Aunque las actividades de las unidades del Ala de Caza nº 1 se desarrollaron, en tiempo de paz, sólo en dos o tres ocasiones, esta paz se aproximó a la situación de crisis en determinadas zonas de conflicto con los consiguientes riesgos durante su desarrollo y control.

Una de estas situaciones, en la que participó activamente el Ala, fue en el Sahara español, con motivo de enfrentamientos armados entre fuerzas españolas y marroquíes. El Ala recibió la orden de desplegar cuatro F.86F en la Base Aérea de Gando a disposición del general jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental.

Como consecuencia de la citada orden, una Patrulla de cuatro "Sabres" del 12 Escuadrón, al mando de su jefe, el comandante Federico Michavila Pallarés e integrada por los capitanes jefes de Escuadrilla Ramón Fernández Sequeiros y Casimiro Muñoz Pérez, y el capitán Enrique Arias Martínez, voló de Manises a la Base Aérea de Gando, con escala en Morón. Esta Patrulla operó, volando por parejas, desde Gando donde permaneció del 7 al 10 de abril de 1961, desarrollando una intensa actividad disuasoria haciendo notar su presencia, tanto sobre zonas pobladas del archipiélago canario como sobre el territorio del Sahara, volando a baja cota sobre Ifni, Smara, Tan-Tan y otras.

Otra de estas situaciones se desarrolló durante la semana del 22 al 29 de octubre de 1962, como consecuencia de la crisis de Cuba, que la 3ª Escuadrilla del 11 Escuadrón montó el Servicio de Alarma con cuatro aviones, cedidos por el 12 Escuadrón, dotados con misiles "Sidewinder" (GAR-8) de guía infrarroja, y se pasó a disponer dos aviones en cinco minutos y dos aviones en 15 minutos, incrementando con este módulo de armamento aire/aire su capacidad de derribo. La Escuadrilla efectuó varias salidas de Defensa Aérea Activa (DAA).

En cualquier caso, el paso del F.86F por el Ala de Caza nº 1, creó las bases para una renovación de nuestra Fuerza Aérea, que desde entonces no ha cesado de progresar, ni en sus medios, ni en sus métodos, ni en su doctrina, haciéndose notar esta renovación en todas las áreas y actividades del Ejército del Aire, pese a las dificultades de todo tipo, que fueron surgiendo a la largo de estos últimos 40 años.

Desde la creación y organización del ala de Caza nº 1, el 6 de septiembre de 1955 y de aquel primer Escuadrón de F.86F, del 11 Escuadrón de Caza, el Escuadrón de "morro

Eyección desde un F.86F, partido en dos y náufrago perdido en el Mediterráneo

"... El día 6 de octubre de 1965 ... después de la última pasada (de tiro aire/aire en el Polígono de Palma de Mallorca) ... a una altura de 18.000 pies y cuando me encuentro rebasando al avión que remolca el blanco (para la reunión y el regreso), noto un fuerte ruido en el motor, reduciendo del 96% que llevaba al 85%, notando una gran trepidación, e inmediatamente después, una gran explosión y un descenso en barrena tremendamente violenta... Según el piloto del avión blanco, que vio la explosión y que en un principio creyó tratarse de una colisión en el aire, el avión se partió en dos trozos cayendo ambos envueltos en llamas hasta que impactaron en el agua, sin que notara indicios de que saltara en paracaídas...

No obstante, se determina la posición del accidente con Embargo, poniendo el avión blanco el IFF en emergencia... En el momento de la explosión, oigo como el piloto del avión blanco dice por radio "... parece que han chocado dos aviones en el aire...", lo que me hace pensar que se trata de una colisión ... Intento controlar la barrena pero las sacudidas son tan fuertes que me impiden mantener la mano en las palancas de mando y gases, siendo las aceleraciones negativas, por lo que decido lanzarme, tras comprobar que los instrumentos del motor no tienen indicaciones fiables... Tras muchos esfuerzos consigo hacerme con el mando del reposabrazos derecho y accionarlo, pero de nuevo las fuertes sacudidas me impiden accionar el gatillo, y tras muchas dificultades consigo presionarlo, el agua la tenía muy cerca...

Noté un fuerte olor a pólvora quemada perdiendo el conocimiento ... al recobrarlo me encuentro suspendido del paracaídas, he perdido el casco y me encuentro sin botas, a pesar de llevarlas perfectamente ajustadas, la cara la tengo ensangrentada de una herida que me he producido en la frente... Antes de llegar al agua acciono el "dinghy" (en adelante bote), el chaleco salvavidas y al entrar en el agua suelto la banda izquierda del paracaídas ... subo al bote sin dificultad, me quito los atalajes del paracaídas sin desprenderme del mismo y lo mantengo flotando en el agua ... no observo tierra en ninguna dirección en el horizonte...

A primeras horas de la tarde, escucho un lejano ruido de motores, efectivamente se trata de un avión, observo que se encuentra realizando un barrido en dos direcciones y que poco a poco se va acercando a mi posición, lo identifico como el Grumman de salvamento ... inicio una serie de llamadas de socorro con la radio de emergencia hasta que el avión sobrevuela mi vertical, sin que ninguna estación o avión me reciba... Debido a tener desplegado y flotando el paracaídas, de bandas rojas y blancas, opto por la utilización de los botes de humo y bengalas, pero al tratar de utilizar ambos, me quedo con sus anillas en la mano, sin que se activasen ... de nuevo trato de llamar la atención con llamadas radio de socorro, pero nada sale bien, me es imposible utilizar el espejo de señales debido a encontrarse el cielo cubierto... el Grumman se aleja poco a poco y una gran dosis de rabia me invade ... me siento decepcionado...

(Se omite el relato, por falta de espacio, de una serie de peripecias dignas de mención en un temporal de

viento y lluvia, sensación de frío intenso, pérdida de la noción del tiempo, fenómenos de aparición y desaparición de barcos, playas o luces salvadoras, etc...).

De pronto empieza a amanecer... al instante escucho un ruido y diviso a unos trescientos metros un barco, se trata de un dragaminas de la Armada, en su interior se encuentran las luces encendidas, no observo a nadie a través de las ventanas del puente, toco el silbato con todas mis fuerzas ... compruebo que el barco de la Armada se aleja sin señal alguna de haberme divisado ... Horas más tarde escucho a mis espaldas un ruido de motores, cuando giro la cabeza para comprobar su origen veo la proa de un gran barco que se dirige hacia mí, tengo que remar con las manos para alejarme de su trayectoria y a continuación trato de llamar la atención con el pito, me encuentro muy cerca del barco, y efectivamente, a los pocos minutos contemplo como

mujer sigue manteniendo que "...estaba vivo y que continuarán con la búsqueda".

A primeras horas de la mañana, el coronel jefe de la Base Aérea se entrevista con mi mujer, le dice que después del accidente había desaparecido, que no había esperanza alguna de encontrarme con vida ... confirmando que a las doce se celebraría una misa por mí en la capilla de la Base, o sea, un funeral sin cadáver ... No lo echó de casa por respeto, pero sí le dijo que "mi marido estaba vivo" ... la familia le compró ropa negra para su asistencia a la misa...

Mi salvamento se comunicó por radio desde el barco que realizó el rescate ... la misa se suspende cautelarmente ya que se conocía el rescate y la zona, pero no el nombre de la persona rescatada, lo que se confirma horas más tarde ...

Sufro un reconocimiento médico extraordinario en el



salen varias personas del puente y me hacen señales con los brazos ... el barco detiene su marcha y empieza la odisea de mi rescate ...

Durante la mañana del accidente en el Escuadrón de Valencia se decide que había que darle la noticia a mi mujer ... que había sufrido un accidente, que me había caído al mar, que me estaban buscando y no tardarían mucho en encontrarme o sea, lo de siempre... Mi mujer les responde, que si el accidente lo he sufrido en el aire, no habría problemas, ya que he podido saltar en paracaídas, utilizando el bote y chaleco salvavidas, bengalas, botes de humo, radio, etc. y que siguieran buscando porque me encontraba vivo, explicándoles cómo debía aplicar los procedimientos y utilizar los medios de emergencia disponibles...

Durante la tarde siguiente las visitas de compañeros y cada vez las versiones se acercaban más a los que todos pensaban, que no había salido del avión, pero mi

CIMA con el resultado de No Apto Temporal debido a sufrir una lesión ósea vertebral en la cuarta dorsal, con anomalía de disco, lesión causada por el asiento lanzable, y hundimiento óseo frontal en la cabeza, lo que me obliga a estar más de un año sin volar ...

Para finalizar, sólo un pequeño comentario ... hay que reconocer que es muy difícil para los aviones de salvamento localizar a un piloto en el mar ... pero nunca se debe abandonar la esperanza de encontrarlo, aún cuando todos, absolutamente todos los indicios hagan creer que todo se ha perdido ... por la misma razón que yo tuve la voluntad para superar todos los contratiempos que sufrí (omitidos por falta de espacio) y mi mujer trataba de explicar a todos que me encontraba con vida ... ellos tenían la obligación de seguir pensando que así era..."

(José Alfonso Granados Góngora, brigada de Aviación).

El F.86F. Disuasión sobre el Sáhara

"... Con motivo de la situación política y últimos acontecimientos de enfrentamientos armados con Marruecos en el Sáhara español, el Ala de Caza nº 1 recibe la orden, el mes de abril de 1961, de desplegar cuatro aviones C.5, F.86, a la Base Aérea de Gando, para operar a disposición del general jefe de la Zona Aérea de Canarias y de África Occidental... Para ello se designó el 12 Escuadrón y como pilotos el comandante Federico Michavila Pallarés, jefe del Escuadrón, el capitán Ramón Fernández Sequeiros, jefe de la 1ª Escuadrilla; el capitán Casimiro Muñoz Pérez, jefe de la 3ª Escuadrilla, y el capitán Enrique Arias Martínez...

La navegación a lo largo de las 800 NM a recorrer, fue preparada con toda minuciosidad, teniendo en cuenta la situación política, los medios de entonces, sólo Radiocompas abordo, la autonomía del avión que hacía que se llegase bastante corto de combustible, y la circunstancia de ser la primera vez que aviones de este tipo se trasladaban al archipiélago canario desde la Península... El día 4 de abril de 1961, despegan de la Base Aérea de Manises la formación de cuatro aviones al mando del comandante Michavila, tomando tierra en Morón tras efectuar una misión NSR, navegación sin radio, (después) de 1 hora y 20 minutos de vuelo... en esta Base se permanece tres días en espera de "...vientos favorables...", condición imprescindible para poder llegar a Canarias por lo ajustado del combustible...

El día 7 de abril la formación de cuatro aviones despegan con destino a Gando, sin confeccionar plan de vuelos, ya que así lo aconsejaba la situación política, y tras armar las ametralladoras en cabecera de pista y repostar, para restituir el combustible gastado entre el rodaje y el armado.. el vuelo hacia Gando se desarrolló según lo previsto, haciendo las oportunas correcciones

sobre la ruta cuando los tiempos y las radioayudas de la costa marroquí indicaban desviaciones... Como apoyo, más bien de tipo moral, un avión Grumman del SAR despegó de Morón con la antelación suficiente para que la formación le alcanzara a la mitad del trayecto y poder estar enlazados por radio el mayor tiempo posible...

El tiempo calculado hasta la vertical de Gando era de 1 hora 30 minutos, por lo que al llevar 1 hora 15 minutos y "...no ver tierra", la formación, hasta entonces táctica, abierta, empezó a cerrarse, como buscando la "protección del jefe". Poco tiempo después y como una tromba ruidosa, fuerte pero maravillosa, se oyó la voz del capitán Arias "el fantasma" diciendo, con su acento malagueño, "...Tally Ho..." el Teide a las 12... En ese momento la formación se abrió como muestra significativa de relajamiento...

Tras 1 hora y 55 minutos de vuelo, se aterriza en Gando... El general jefe de la Zona... nos comunicó que la misión durante los tres días que permaneceremos allí era hacer notar nuestra presencia, con objeto de que a las Fuerzas marroquíes en el Sáhara llegara la información de la existencia de modernos aviones de combate en el Ejército del Aire... Para ello, nuestros vuelos deberían dejar constancia mediante la correspondiente estela de condensación... y si ésta no podría producirse ya que requería unas condiciones de la atmósfera, de humedad y temperatura, lo cual no se daba en esa época en estas latitudes... nuestra presencia sólo podría hacerse notar mediante vuelos bajos sobre zonas pobladas, tanto en el Archipiélago como por el desierto...

En la Base Aérea de Gando se permaneció tres días y se voló a razón de dos periodos diarios. La misión se cumplió de la siguiente forma: una pareja formada por el comandante Michavila y el capitán Casimiro Muñoz

sobrevoló todas las islas del Archipiélago a baja altitud, unos 100 pies, y la otra pareja, capitán Fernández Sequeiros y capitán Arias, posiciones en el desierto: Ifni, Smara, Tan-Tan... Durante la estancia en Gando cabe resaltar el trabajo que la arena dio a nuestros especialistas... aunque estábamos aparcados en el aeropuerto, donde se encontraba la única plataforma de cemento, los goznes y herrajes de los aviones amanecían agarrados y en las inspecciones prevuelo no había quien moviera los "...slats..." de los planos...

Como anécdota, significativa del espíritu de nuestros suboficiales especialistas, puede destacarse la siguiente: "...un día tras el primer periodo de vuelo, al llegar al aparcamiento el capitán Casimiro Muñoz y avisar al mecánico de cierta anomalía en el motor al mismo tiempo que lo paraba, el mecánico se dirigió hacia la cola y tomando carrerilla, se lanzó hacia el interior de la tobera, como era normal en las inspecciones prevuelo, y se introdujo en ella, pero sin tener en cuenta que el motor estaba recién parado y la temperatura estaba aún por encima de los 300º... hubo que sacarlo medio chamuscado..."

El día 10 de abril de 1961, tras permanecer cuatro días en la Base Aérea de Gando, sobrevolando el Sahara y todas las islas del Archipiélago, la formación de cuatro aviones C.5, F.86, bajo el mando del comandante Michavila, despegó en vuelo de regreso hacia Manises, haciendo escala también en Morón... Ese mismo día se aterriza sin novedad en Manises, con la satisfacción del deber cumplido y el honor y sano orgullo de haber sido los primeros cazas a reacción del Ejército del Aire que se habían trasladado de la Península a Canarias para cumplir una misión importante y delicada..."

(Casimiro Muñoz Pérez, teniente general de Aviación)

Aquellos años felices en Manises...

"...Esta es una noche maravillosa para todos los que estamos aquí reunidos, porque tenemos la oportunidad de poder manifestar nuestro sentimiento de afecto y consideración por quien, durante años, cuando éramos comandantes, capitanes o tenientes, fue nuestro coronel en el marco incomparablemente hermoso de la Base Aérea de Manises...

Y todo ello como profunda respuesta de nuestros sentimientos por una actitud tan ejemplar en el desempeño de su responsabilidad como comandante del Ala de Caza nº 1...

Mi general muchos años han pasado desde aquellos fabulosos días en los cuales nuestro cometido fundamental, cada uno a su nivel jerárquico, era la de tener listo para el combate el avión, la pareja, la escuadrilla, el escuadrón y el ala...

Qué desafío más excitante, qué responsabilidad más sugestiva. Estar listo para neutralizar cualquier amenaza aérea, terrestre o naval que surgiese contra los intereses nacionales...

Qué hermosa profesión hemos tenido la suerte de elegir y cuantas gracias a Dios hemos de dar por estar aquí reunidos esta noche, por haber coincidido en el Ala nº 1, la Unidad de más solera aeronáutica del Ejército del Aire y por haber estado bajo el mando de un aviador ejemplar en su trayectoria profesional, tanto en la guerra como en la paz, el teniente general Gavilán...

La conjunción de estas circunstancias han logrado formar un equipo de aviadores, coherentes en su profesionalidad, su pensamiento y sus actitudes, que se materializan tanto en el cumplimiento de sus obligaciones como en el comportamiento humano y social, hechos que han dejado huella en nosotros y que, a pesar del tiempo transcurrido, siguen formando parte de nuestra personalidad...

Para algunos, recordar es volver a vivir, para otros recordar es un poco morir, para nosotros no es el dilema de ser o no ser, sino simple y sencillamente estar, actitud que se materializa en una comunión basada en el afecto y entendimiento, que nos proporciona un estado de felicidad y alegría que, de todo corazón, ofrecemos al matrimonio Gavilán como respuesta a su comportamiento con nosotros en aquellos años felices de Manises...

Pido a Dios que nos fortalezca la firme voluntad de mantener el mismo espíritu de trabajo e ilusión que siempre hemos demostrado y al mismo tiempo, nos dé la serenidad necesaria para resolver los problemas que día a día vayan surgiendo, con la claridad de juicio preciso en orden a tomar las decisiones que sean buenas para el Ejército del Aire, las Fuerzas Armadas y para España...

Muchas gracias..."

(Palabras del general jefe del Estado mayor del Ejército del Aire, teniente general Michavila Pallarés, con ocasión de la cena homenaje al teniente general Gavilán. Madrid, 19.02.87)

rojo", que nació el 1º de octubre del mismo año, fue desactivado el 1º de febrero de 1967, cuando contaba con la máxima capacidad operativa y como informó su último jefe, el comandante Rafael González-Granda Aguadé:

"...muere en plena vida, con la moral de todo el personal en su punto más elevado, a pesar de la natural tristeza de ver desaparecer a este 111 Escuadrón al que dieron lo mejor que tenían, su espíritu y parte de sus vidas... pero que dejaron en la unidad, una sabia y un ejemplo del buen obrar y mandar, que sirvieron de pauta y norma a todos los que posteriormente han tenido el orgullo de pertenecer a una de las más ejemplares unidades que han existido en el Ejército del Aire..."

Ha transcurrido un largo periodo de tiempo, el suficiente para ser testigos del nacimiento, operación y desactivación de otros muchos sistemas de armas.

Dentro del origen de esta renovación de nuestra Fuerza Aérea, correspondió al Ala de Caza nº 1, a todos los hombres que la integraron, con independencia de su escala o cuerpo de procedencia y de su categoría militar, el honor de haber sido el motor de arranque, los "pioneros" del cambio, poniendo en lugar preferente y teniendo siempre presente en nuestras oraciones, a todos aquellos que un día despegaron con su F.86F y no regresaron.

RESUMEN

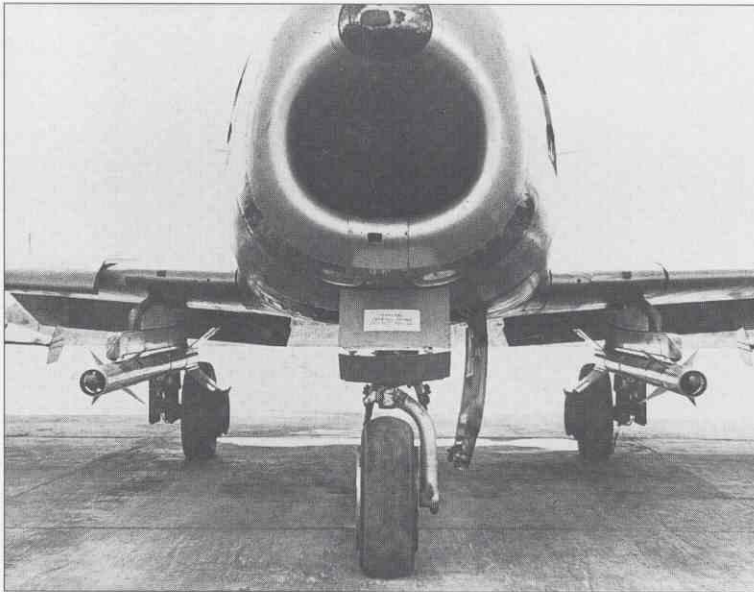
EL 1º DE OCTUBRE DE 1995, se cumplen 40 años de la creación del primer Escuadrón de Fuerzas Aéreas del Ala de Caza nº 1 y el comandante Luis de Azqueta y Brunet, pionero del Ala, experto cazador e instruido en el F.86F por la USAF, fue su primer jefe. A esta unidad, al 11 Escuadrón de Caza, cuatro días después de su creación, se incorporaron los primeros "reactoristas" y los primeros "Sabres" del Ejército del Aire que llegaron a la Base Aérea de Manises antes que fraguara el cemento de las calles de rodadura, talleres, barracones de mantenimiento y edificios de los escuadrones.

En ocasiones, el equipo de radio de un F.86F estacionado en la zona de espera de la pista en servicio, alimentado con un APU, suplía la falta de frecuencias para las comunicaciones en UHF.

El Escuadrón echó a andar inmediatamente, integrando el pasado y el presente de la Caza, sin contar con referencia alguna para apoyarse y fue, haciendo camino al andar, como se superaron los problemas que iban surgiendo, aunque este camino tuviese un determinado coste en accidentes aéreos que, por otra parte, siempre han estado presentes en nuestro Ejército del Aire y siempre fueron asumidos con tristeza, con entereza y con resignación, pero también como un mal no siempre necesario.

La responsabilidad del Ala, como primera unidad de la caza a reacción de nuestro Ejército fue grande, esta responsabilidad le correspondió a su primer comandante que fue el coronel Miguel Guerrero García, encargado de reconducir y finalizar las diferentes actividades programadas por el Estado Mayor del Aire: obras, abastecimiento y mantenimiento de aviones, instrucción de tripulaciones, equipos de supervivencia, etc., teniendo, como segundo jefe de Fuerzas Aéreas, hasta septiembre de 1956, al teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quñones, cazador veterano y primer piloto del Ejército del Aire que voló un F.86 en los EE.UU. y también en España.

Como consecuencia de algunos de los referidos accidentes y sin entrar en las causas concretas que lo motivaron, la Escuela de Talavera la Real incluyó en su programación, un curso específico de vuelo instrumental, suplementario, para



Avión F.86F, del 12 Escuadrón de Caza, dotado con misiles aire/aire "Sidewinder" de guía infrarroja. Base Aérea de Manises, octubre de 1962.

los "reactoristas" de los primeros cursos de T.33, enseñanza que posteriormente fue incluida en el curso normal; los escuadrones 11 y 12 recibieron la correspondiente dotación de botes y equipo de supervivencia en el mar y el oxígeno que se suministraba a los aviones fue analizado y sustituido para posibilitar a los pilotos volar por encima de los 10.000 pies de altura.

El papel del 11 Escuadrón de Caza, que aunque arrancó con ventaja en el tiempo, con respecto al resto de los Escuadrones de F.86F del Ejército del Aire, también lo hizo en solitario y gracias a la experiencia acumulada en pocos meses de funciona-

miento, fue apoyo y referencia válida para la organización de otros escuadrones de F.86F como: el 12 Escuadrón de Caza, segundo del Ala, en los primeros meses de 1956, del que fue su primer jefe el comandante Carlos Grandal Segade; el 41 Escuadrón que voló, en noviembre de 1956, desde Manises a la Base Aérea de Son San Juan, al mando del teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quñones; y el 21 Escuadrón del Ala de Caza nº 2, del que una Patrulla integrada por sus 6 primeros aviones, al mando del comandante Silvino García Alonso, su primer jefe, volaron desde Manises a la Base Aérea de Zaragoza en febrero de 1957.

De 1955 a 1959, entre los dos escuadrones del Ala soltaron en el F.86F a más de 80 pilotos de "cercanías" o de Fursty, sin experiencia anterior en el "Sabre", aunque no todos estos pilotos eran del Ala de Caza nº 1 pero sí paso obligado para muchos de ellos. Esta actividad de escuela se dejó sentir en el mantenimiento de los aviones, condicionó la



Grupo de pilotos y especialistas del 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, dos años antes de su disolución. De izquierda a derecha (de pie): capitanes Soto, Asenjo, Gallarza, Sevilla, Cuervo, Lacanal, Guallar, Guil, comandante Parés de la Rosa, teniente coronel Rodríguez López, capitán Vieira, tenientes Cuenca y Egea, capitanes Villena, Juberías, Negrón Pezzi y Negrón Colomer, alférez León, teniente Alenda, brigadas Sierra y Quesada (de rodillas): capitanes De Miguel, Lozano, Palacín, Raga, Mira, Ibarreta, Martínez y Romeu, brigada Campelo y teniente Vargas. Base Aérea de Manises.

implantación y el desarrollo de los sucesivos planes de instrucción y retrasó, hasta diciembre de 1959, la calificación de la aptitud para el combate del Ala.

Posiblemente, apoyándose en la experiencia del Ala y a petición de ésta, la capacidad de la Escuela de Reactores de Talavera la Real, que ya estaba prevista desde su fundación, fue ampliada, en 1958, con un Escuadrón de Aplicación y Tiro, dotado con aviones F.86F, lo que liberó al Ala de Caza, a partir del 2º semestre de 1959, de la tarea de soltar a pilotos sin experiencia en "Sabre", los "reactoristas de cercanías" que se incorporaban a sus nuevos destinos con unas 40 horas de vuelo de F.86F y el plan de instrucción nº 1 finalizado.

Después de un letargo de 10 años de nuestra Aviación de Caza, el Ala inició en 1956 una serie de actividades, dentro y fuera de España, para dar a conocer el nuevo material de nuestra Aviación de Combate, el F.86F y esto lo hizo participando en desfiles aéreos, proporcionando escoltas a visitantes ilustres o con su presencia activa en festivales aéreos. Un F.86F del Ala, pilotado por el comandante Azqueta, atravesó por primera vez en público y en España, la "barrera del sonido" en el Festival Aéreo de Barcelona, en diciembre de 1956; a partir de entonces esta maniobra era rutinaria en público y por otra parte, era una misión más de los planes de Instrucción.

La Patrulla Acrobática del Ala de Caza nº 1, fundada en 1956 por el teniente coronel Hevia, fue la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire y por tanto la de España, posteriormente fue bautizada con el nombre de "ASCUA" como homenaje póstumo al capitán Jaime Berriatua Sánchez, miembro de la Patrulla que falleció en accidente aéreo durante un vuelo de entrenamiento sobre la vertical de la Base Aérea de Manises.

Simultáneamente con la difusión pública de nuestra Aviación de Combate y del desarrollo de los sucesivos planes de instrucción, los escuadrones del Ala iniciaron su participación en ejercicios, maniobras y colaboraciones que fueron: específicos del Ejército del Aire, del Ala o con otras unidades de caza; conjuntos con el Ejército de Tierra o con la Armada; y combinados con Fuerzas Aéreas de otros países en especial los ejercicios de Defensa Aérea con la VI Flota de los EE.UU.

Estas actividades, especialmente en los ataques aire-su-

In Memoriam

Para aquellos pilotos del Ala de Caza nº 1, Ala 11 ó 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas que, un día, en su afán de cumplir la misión asignada, volaron con su F.86F tan alto que no regresaron, para ellos nuestro respeto, nuestro recuerdo nostálgico y nuestras oraciones...

Capitán Jaime Caballero Echevarría	23.03.56
Capitán Sinforiano Molleda Benjumea	23.03.56
Teniente coronel Juan de Frutos Rubio	14.02.57
Teniente coronel Juan Ripollés Aznar	19.02.57
Brigada Santiago Yraola Asín	07.01.58
Capitán Jaime Berriatua Sánchez	25.09.58
Comandante Luis Balanzategui Bordenave	21.11.58
Teniente Juan Antonio Moreno Fernández	11.01.66
Teniente Miguel Santamaría Llopis	02.08.66
Teniente Juan Romero González	02.08.66
Teniente Antonio Mañas Prieto	11.11.67

perficie, fueron simuladas en los primeros años, para pasar progresivamente a hacer fuego real y continuar con el empleo de armamento de guerra, culminando con el "Ejercicio Milano" en noviembre de 1959, que fue un ejercicio específico aire/tierra del Ejército del Aire y le supuso al Ala de Caza nº 1, el espaldarazo definitivo para la obtención de su Aptitud de Combate.

La consecución de la citada aptitud por el ala, en 1959 y que se mantuvo durante 12 años con el Ala nº 11 y el 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con el sistema de armas F.86FD y las preceptivas calificaciones de sus tripulaciones de

combate, desarrolló un "Espíritu de Unidad" que, desde los pioneros: pilotos, mecánicos, armeros, radios, etc. de aquel primer 11 Escuadrón de Caza, fueron capaces de transmitir de alarma en alarma y de escuadrilla en escuadrilla, hasta los integrantes del 101 Escuadrón, una herencia que fue transferida al sistema de armas Mirage III-E.

Al llegar al final de este trabajo que sin la colaboración entusiástica de antiguos miembros del ala de Caza nº 1 hubiese sido imposible su realización, se confirma la necesidad de profundizar y exponer, todas las vivencias y servicios prestados por todos y cada uno de esta gran familia de "maniseros" mediante la elaboración de otros trabajos específicos que, enmarcados en la época del material F.86F, relaten monográficamente todo lo acontecido en: el Ala de Caza nº 1, con la hiena o las tres aves: el halcón, la avutarda y el mirlo; el Escuadrón de "morro rojo", el 11 Escuadrón de Caza; o el 12 Escuadrón, el de "morro azul".

Con este "Espíritu de Unidad" y las calificaciones de sus tripulaciones de combate, el ala de Caza nº 1 y el F.86F, con independencia de los sucesivos cambios de denominación y dependencia operativa, aunque no haya participado en guerras ni en batallas aéreas, contribuyó a la Defensa de España, en el marco de la disuasión, precisamente por su capacidad para combatir o atacar, en el aire o desde el aire.

En cualquier caso, el Ala de Caza nº 1, con los hombres que lo integraron y con independencia de las sucesivas denominaciones que le fueron asignadas, fue el "Portal" de entrada del F.86F en el Ejército del Aire, es una referencia válida para las actuales unidades de Caza y Ataque y reclama un sitio preferente en nuestra reciente Historia Aeronáutica ■

BIBLIOGRAFIA

- Diario de Operaciones del 11 Escuadrón de Caza*. Año 1955-1956.
- La primera Ala de Caza*. Información Nacional. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 184, marzo 1956.
- El 111 Escuadrón*. Por José Parés de la Rosa, capitán de Aviación (S.V.) Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 316 marzo 1967.
- Adiós al Escuadrón de "morro rojo"*. Por Jerónimo Domínguez Palacín, capitán de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 327 febrero 1968.
- Ascuá*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, comandante de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 349 diciembre 1969.
- El Ala 11, a los 20 años de su creación*. Por José Santaner Grau, capitán de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 425 abril 1976.
- Ala 11, Base Aérea de Manises*. Por Ignacio M. Quintana Arévalo y Enrique Sacanel Ruiz de Apodaca, teniente coronel y comandante de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 466 diciembre 1979.
- Días que dejan huella. El Ala de Caza nº 1 en el Ejercicio "Milano"*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 526 octubre 1984.
- La Patrulla Acrobática española, el nacimiento de Ascuá*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Aeroplano nº 2, Revista de Historia Aeronáutica, año 1984.
- La operación "GLU GLU"*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 529, enero 1985.
- Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones. Un testigo excepcional de nuestra Historia Aeronáutica*. Por Rafael Madariaga Fernández, capitán de Aviación. Aeroplano nº 3, Revista de Historia Aeronáutica, Año 1985.
- La Patrulla Acrobática española ¡¡"Ascuá Resurrexit"!*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Aeroplano nº 3, Revista de Historia Aeronáutica, año 1985.
- Aviones Militares españoles 1911-1986*. 1ª Edición, diciembre 1986. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
- Un concurso de tiro aire/aire*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, general de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 562, octubre 1987.
- Historia de la Aviación española*. 1ª Edición, septiembre 1988. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

- El Convenio de 1953 con los EE.UU. de América*. Por Leocricio Almodóvar Martínez, general de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 576, diciembre 1988.
- SABRE: comienzo de una época*. Por G. Avila Cruz y J.L. González Serrano. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid 1989.
- Algunas reflexiones sobre la historia militar, la historia oral y el Ejército del Aire*. Por José García Rodríguez, coronel de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 609 diciembre 1991.
- Un día en la vida de 100 pilotos de Sabres*. Por Rafael de Madariaga, capitán de Aviación. Aeroplano nº 10, Revista de Historia Aeronáutica. Año 1992.
- Teniente general Gavilán Ponce de León. Un testigo del pasado*. Por Jorge Fernández-Coppel Larrinaga. Aeroplano nº 12. Revista de Historia Aeronáutica, año 1994.

COLABORADORES

- Jorge Mora Baño, teniente general de Aviación.
- Alejandro García González, teniente general de Aviación.
- Casimiro Muñoz Pérez, teniente general de Aviación.
- Luis de Azqueta y Brunet, general de división de Aviación.
- Leocricio Almodóvar Martínez, general de división de Aviación.
- Alfonso del Río y Sánchez del Villar, general de división de Aviación.
- Juan Antonio Lombo López, general de división de Aviación.
- Eduardo González Gallarza Morales, general de división de Aviación.
- Jerónimo Domínguez Palacín, general de división de Aviación.
- Barsen García-López Rengel, general de brigada de Aviación.
- Francisco Vindel Merced, general de brigada de Aviación.
- Rafael Pardo Albarelllos, general de brigada de Aviación.
- Manuel Gil del Real Pazos, general de brigada de Aviación.
- Enrique González-Conde Rodríguez Sedano, coronel de Aviación.
- Miguel Salom Ferrer, coronel de Aviación.
- José Antonio Rodríguez del Valle Díaz, coronel de Aviación.
- Bernabé Andres la Lancina, teniente especialista de Aviación.
- José Alfonso Granados Góngora, brigada de Aviación/piloto de complemento.

