

El F-86 "Sabre" en la Escuela de Reactores

JORGE MORA BAÑÒ

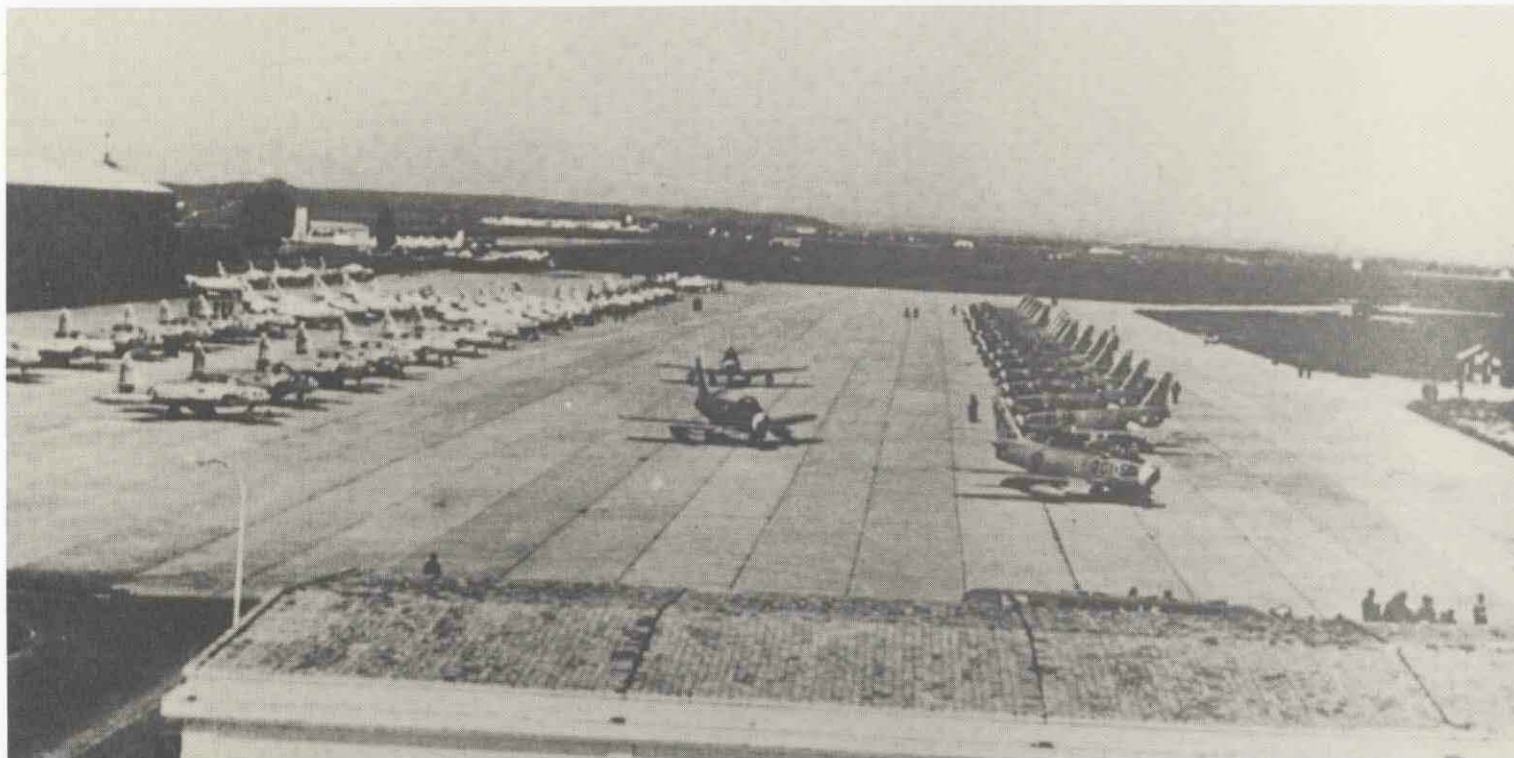
Teniente general del E.A.

LA Escuela de Reactores se creó el 10 de diciembre de 1953. Como consecuencia del primer Acuerdo Hispano Norteamericano, el Ejército del Aire iba a ser dotado con aviones de caza a reacción y era necesario realizar la transformación del personal del Ejército del Aire del empleo del material convencional existente al de nueva dotación. Por ello, la Escuela de Reactores debía asumir los cometidos de la antigua Escuela de Caza de Morón de la Frontera de adiestrar a los pilotos de forma que, una vez terminado su entrenamiento, pudiesen ser destinados a las unidades de caza próximas a crearse.

Por dificultades que surgieron en la dotación del material, en el momento de crearse la Escuela de Reactores, no se pudieron cumplir todos los cometidos que debía desempeñar ésta y se inició su funcionamiento proporcionando a los pilotos que por ella pasaban el entrenamiento básico en avión T-33, es decir una mera transición de pilotos de avión convencional a aviones a reacción. Al proporcionar la Escuela únicamente el entrenamiento básico de avión a reacción, los pilotos que terminaban el curso de reactores eran destinados a las Alas de Caza y en dichas unidades tenían

que recibir el entrenamiento de transición al material F-86 de que éstas estaban dotadas (Plan de Instrucción nº 1) y el que les capacitase para alcanzar el nivel de *Apto para el Combate* (Planes de Instrucción Nº 2 y 3). Como ello restaba eficacia a la operatividad de las unidades, se inició en septiembre de 1958 la dotación de material F-86 a la Escuela, al objeto de crear el Escuadrón de Aplicación y Tiro que debía asumir el cometido de que los alumnos que terminaran el curso de reactores alcanzasen un nivel lo más próximo posible a la *"Aptitud para el Combate"*.

El Escuadrón de F-86 de la Escuela de Reactores realizó el primer curso con alumnos procedentes del Curso de Reactores de T-33 en marzo de 1959 y desarrolló el último entre enero y abril de 1969 y fue disuelto en junio del mismo año; completó Cursos de Profesores de F-86 y cursos normales de extensión variable y, no obstante las restricciones que sufrieron estos últimos, facilitó en gran manera a las unidades dotadas con aviones F-86 la adaptación del personal a dicho material, hasta que éste fue sustituido en las unidades del Mando de la Defensa Aérea y del Mando Aéreo Táctico por aviones más modernos.



Aparcamiento y hangar de la B.A. de Talavera. (Concentración de aviones con motivo del Primer Pentathlon Aeronáutico.)



Pareja de F-86 con alumno y profesor seguidor.

LA BASE AÉREA

EL Escuadrón de F-86, perteneciente a la Escuela de Reactores, tuvo como lugar de asentamiento, al igual que el organismo superior al que pertenecía, la base aérea de Talavera la Real. Esta base se halla situada a 13 km de Badajoz, al norte de la carretera N V. Su construcción se inició en el año 1950 y aunque comenzó sus funciones el día 10 de diciembre de 1953 al crearse la Escuela de Reactores, no se puede considerar definitivamente terminada en todas sus instalaciones hasta el año 1955. Esta base es de las pocas que habrá habido en España que fue construida para alojar a la unidad para la que fue creada y desde 1953 ha constituido el asentamiento del mismo organismo. Ello significó una gran ventaja, ya que desde un principio todas sus instalaciones se proyectaron y desarrollaron con vistas a la unidad que iba a alojar. Lo cual no quiere decir que, con el transcurso del tiempo, algunas de ellas no tuviesen que ser ampliadas, mejoradas e incluso reformadas. Para el funcionamiento del Escuadrón de F-86 disponía de una línea de aparcamiento suficientemente amplia para compartirla con el Escuadrón de T-33, hangares, talleres y almacenes para poder llevar a cabo su mantenimiento sin considerables problemas; alojamiento en sus pabellones para los alumnos que se convocaban a realizar los cursos, torre de control modernizada en el año 1961 y control móvil con equipo de radio T/A completo. La pista de 9416 pies de longitud y 197 pies de anchura tiene una orientación 315° - 135°, prácticamente en la dirección de los vientos dominantes. Las ayudas a la navegación de que disponía el F-86 eran el radiofaro BJZ y el GCA y, como dispositivo de emergencia, la torre de control disponía de un radiogoniómetro. De los cuatro sectores en que se dividió el espacio aéreo de la Base a partir del radiofaro BJZ el Escuadrón de F-86 utilizó el 3 y el 4. Esta utilización se pudo realizar porque los vuelos de enseñanza en este Escuadrón se efectuaron en condiciones VFR; téngase en cuenta que gran parte de estos sectores entraban en el espacio aéreo de Portugal.

La Base Aérea de Talavera la Real fue adecuada para el funcionamiento del Escuadrón de F-86 en todos los aspectos referente a instalaciones que permitieron sus actividades, tanto logísticas como operativas, sin mayores proble-

mas. La única dificultad que ocasionalmente surgió fue que, por normativa vigente, los vuelos de enseñanza con la modalidad de "persecución" sólo podían realizarse en condiciones VFR, en consecuencia, cuando las condiciones meteorológicas no permitían el desarrollo de los vuelos, los cursos se veían influidos en su duración, y para esta modalidad de enseñanza la situación de la base no era la más idónea, ya que los otoños y las primaveras no presentaban siempre las condiciones meteorológicas adecuadas para el vuelo VFR. A pesar de esta dificultad, procediendo a la ampliación ocasional de la cantidad de periodos de vuelo en las épocas en que las condiciones meteorológicas mejoraban y los cursos iban retrasados, el cometido asignado se pudo cumplir.

COMETIDO

EL cometido inicial para el cual se proyectó el Escuadrón de F-86, denominado cuando se creó Escuadrón de Aplicación y Tiro, fue el de preparar a los pilotos que terminaban el curso de transición de aviones convencionales a aviones a reacción en el material T-33, de forma que pudiesen ser destinados a las unidades dotadas con material F-86, con un nivel suficiente de entrenamiento en tierra como en vuelo y prácticas de tiro que les capacitasen para alcanzar en ellas, en un breve periodo de tiempo, la "Aptitud para el Combate".

Dificultades de muy diversa índole, entre las que cabría destacar la imposibilidad de construir un polígono de tiro en las proximidades de la Base (cuyo estudio se había iniciado en 1956) y otras que como ésta podrían quedar resumidas en problemas económicos, imposibilitaron la realización del cometido proyectado inicialmente y éste tuvo que quedar reducido a la realización del Plan de Instrucción N° 1 del Mando de la Defensa Aérea, que comprendía las siguientes fases:

Fase Teórica

Cuarenta horas lectivas a desarrollar en las siguientes asignaturas: Generalidades del Avión; Sistema Eléctrico y

Radio; Sistema Hidráulico; Motor; Asiento y Cúpula; Revisiones; Procedimientos Normales; Emergencias; Características de Vuelo; Formaciones; Instrumentos.

Fase de Vuelos

Misiones en vuelo, distribuidas de la siguiente forma:

Inicial	(TR)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Acrobacia	(ACRO)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Formación Cerrada	(FOC)	5 misiones a 1:20	6:40 horas
Formación Táctica	(FOT)	5 misiones a 1:20	6:40 horas
Formación Fluida	(FOF)	5 misiones a 1:20	6:40 horas
Instrumentos	(INST)	7 misiones a 1:20	9:20 horas
TOTAL		30 misiones y	40:00 horas

Las 30 misiones en 40 horas de vuelo por alumno debían realizarse en tres meses aproximadamente.

Este hubiera sido el ideal, dentro de las restricciones que ya de por sí significaba limitarse exclusivamente a la realización del Plan de Instrucción N° 1, pero sólo se alcanzó en contadas ocasiones, pues debido a dificultades tales como condiciones meteorológicas desfavorables para la modalidad de vuelos de enseñanza a efectuar, restricciones ocasionales en el abastecimiento del material y cantidad de alumnos por curso, en la mayor parte de ellos no se pudieron realizar las 40 horas previstas y solamente uno las rebasó.

El desarrollo de la parte teórica del Plan de Instrucción N° 1 no presentó particularidad alguna. No se puede decir lo mismo en lo que se refiere a la enseñanza en vuelo, ya que ésta sí que se apartó de lo convencional en su desarrollo, pues a diferencia del T-33, el F-86 no era un avión de enseñanza, sino un magnífico avión de combate en su época. Al igual que a partir del F-86 se desarrolló el avión de entrenamiento T-33, se intentó producir una versión doblemando del F-86, pero así como la versión de combate fue un éxito, la de entrenamiento con *doblemando*, de la cual se llegaron a construir unos cuantos prototipos, no fue nada afortunada y se desestimó su construcción en serie. Al no ser posible proporcionar la enseñanza en vuelo en un avión *doblemando* hubo que llegar a la solución de que el alumno volase solo en su avión, asistido por el profesor que volaba en formación con él. En realidad el problema creado con la falta de un avión *doblemando* surgía ya en el entrenamiento para el rodaje, en el cual el alumno iba en la cabina del avión y el profesor daba sus instrucciones desde el exterior, apoyándose en el plano y en el escalón lateral y sujetándose con un arnés a la cabina.

La modalidad de vuelo para la enseñanza en estas condiciones se llamaba *persecución* y se trataba de una pareja en la que el alumno ocupaba el puesto uno y el profesor el dos, en una posición tal que el alumno no se sintiese ni agobiado por la proximidad del profesor ni abandonado por su lejanía. La persecución pues se puede considerar como una formación intermedia entre la cerrada y la táctica ofensiva. En tales condiciones, el alumno recibía del profesor la ayuda necesaria, tanto en condiciones normales como en casos de emergencia, pero únicamente a través de la radio, por lo que se hallaba solo con su escasa experiencia en un avión que exclusivamente en teoría conocía a fondo. El profesor no podía intervenir sobre los mandos del alumno, si ello fuese preciso, para corregir los explicables errores de quien iniciaba sus vuelos en un avión no conocido en la práctica. El "cordón umbilical" era la radio, la voz del profesor que guiaba los primeros pasos del alumno en un avión que desde el primer despegue era controlado por él exclusivamente.

Las dificultades principales que presentaba el F-86 en los vuelos de enseñanza eran las siguientes:

- El profesor tenía que mantener la posición correcta en todas las condiciones de vuelo, lo cual requería una gran experiencia y habilidad por su parte.
- Los fallos de radio traían como consecuencia la pérdida de la misión y, si tenían lugar al principio del curso, la situación podía ser crítica.
- Cada misión requería dos salidas, excepto en los vuelos de inicial y acrobacia de los alumnos solos.
- Los mínimos meteorológicos para realizar los vuelos tenían que ser muy elevados, prácticamente condiciones VFR, sobre todo al principio del curso.
- El alumno solamente contaba con la voz del profesor y no con su acción.
- La tensión a la que se veía sometido el profesor, hasta que cada una de sus indicaciones se cumplía, era mayor que en el caso de volar en un avión con capacidad de doblemando.

Como ventajas se pueden destacar:

- El profesor volaba el avión en el que impartía la enseñanza y no se limitaba a corregir o demostrar maniobras.
- El alumno adquiría una gran confianza en sí mismo, viéndose capaz de pilotar un avión de combate desde el primer vuelo.

Antes de efectuar el primer vuelo en F-86 el alumno realizaba dos vuelos *doblemando* de inicial y acrobacia en el T-33, en los cuales se le proporcionaba una exhaustiva información sobre las maniobras a realizar y luego, durante el vuelo, se le dejaba desarrollarlo sin darle indicación alguna (de no ser en casos extremos) para ver sus reacciones en un vuelo solo.

Las misiones de inicial TR-1 y TR-2 eran la *suelta y resuelta*, en las cuales el alumno llevaba profesor seguidor, en formación de *persecución*, excepto en la supervisión de las pérdidas que tenía que separarse algo más para no entrar en pérdida con él. En la toma de tierra el profesor, sin poner las ruedas en el suelo, efectuaba un motor y al aire cuando el alumno había completado su aterrizaje. En las misiones TR-3 y TR-4 el alumno salía sin profesor.

La misión de acrobacia ACRO-1 era supervisada por el profesor que seguía al alumno en posición de *persecución*, excepto en las maniobras acrobáticas que lo hacía en pescadilla. Las misiones ACRO-2,3 y 4 eran realizadas por el alumno solo.

Las misiones de formación se realizaban de la siguiente forma: la misión FOC-1 era de dos aviones con el profesor de jefe y el alumno de punto. Tanto en esta misión como en las TR-1, 2 y ACRO-1 se procuraba asignar al alumno el mismo profesor, para que en estas misiones tan críticas hubiese una buena compenetración alumno-profesor. Las restantes misiones de formación tanto cerrada (FOC) como táctica (FOT) y fluida (FOF) eran de cuatro aviones en las que los puntos 1 y 3 eran profesores, excepto en la fase de pescadilla en la que el punto 3 pasaba a la posición 4 para supervisar mejor su desarrollo.

Las misiones de instrumentos (INST) se realizaban en una formación de *persecución* y en ellas también se procuraba que fuese el mismo profesor el *perseguidor*. El alumno se colocaba entre los 5000 pies subiendo y los 5000 pies bajando, una visera de cartón que solamente le permitía ver los instrumentos y que, caso de necesidad, se podía quitar muy fácilmente. El profesor vigilaba el desarrollo del vuelo y el espacio aéreo en las proximidades de la formación. En los casos de cursos con número de misiones restringidas, ante todo si esta disminución tenía lugar en la fase de instrumen-

tos y si las condiciones meteorológicas no aconsejaban la salida en formación de dos aviones F-86 en vuelo instrumental, se realizaron vuelos en T-33, con una media de 3 horas (dos salidas) por alumno.

Al objeto de vigilar los tráficos de los alumnos desde la rotura hasta la toma de tierra, así como atender las posibles emergencias de los alumnos no acompañados, en el control móvil se encontraba un profesor de servicio mientras se desarrollaban los vuelos de los aviones F-86.

Para poder desarrollar el Plan de Instrucción Nº 1, hubo que realizar previamente Cursos de Profesores de F-86. Los primeros cursos se iniciaron con los Oficiales Pilotos destinados en la Escuela de Reactores procedentes de unidades de F-86 que tuvieran más de 250 horas de vuelo en este material. Los sucesivos Cursos fueron impartidos por los profesores destinados en el Escuadrón. Estos cursos se realizaban en dos fases:

Fase Teórica

Veinte horas lectivas a desarrollar en cinco días hábiles en las cuales se repasaban los sistemas del F-86, Revisiones, Procedimientos Normales, Emergencias, Características de Vuelo, Formaciones e Instrumentos. Las conferencias eran expuestas por los alumnos.

Fase de Vuelos

Misiones en vuelo distribuidas de la siguiente forma:

Inicial A	(TR-A)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Inicial B	(TR-B)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Acrobacia	(ACRO)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Formación Pareja	(FOC)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Formación Táctica	(FOT)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Formación Fluida	(FOF)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Instrumentos	(INST)	1 misión a 1:20	1:20 horas
Total		21 misiones	28:00 horas

Las misiones y horas de vuelo que se realizaron fueron variables para cada componente de los seis Cursos que se efectuaron, dependiendo de la experiencia previa, tanto en vuelos de enseñanza como en material F-86, de los alumnos, los cuales como mínimo ya poseían el Curso de Profesor de T-33. Se pueden tomar como término medio las 21 misiones en 28 horas de vuelo expuestas en el anterior párrafo.

Se relacionan a continuación los Cursos que se llevaron a cabo y su duración:

1º Curso enero - marzo 1959

2º Curso abril - julio 1959

3º Curso marzo - diciembre 1960

4º Curso enero - abril 1964

5º Curso abril - junio 1965

6º Curso junio - julio 1966

En las misiones TR-A el alumno volaba de jefe de pareja seguido por el profesor. En las misiones de TR-B el alumno iba de seguidor del profesor.

En las misiones de ACRO el alumno volaba de jefe de pareja seguido por el profesor en la ACRO-1, y en las ACRO-2 y 3 el seguidor era el alumno y el profesor jefe de pareja.

En las misiones FOC el alumno volaba de punto en la FOC-1 y de jefe de pareja en las FOC-2 y 3.

En las misiones FOT y FOF el alumno ocupaba en cada misión de las cuatro a realizar por cada modalidad de formación los puestos 1,2,3 y 4 y en cada misión volaban dos profesores.

En la misión de INST el alumno realizaba todo el vuelo de seguidor y el profesor era el jefe de pareja.

ORGANIZACIÓN

PARA poder cumplir con el cometido asignado a la Escuela de Reactores se creó en Septiembre de 1958 el Escuadrón de Aplicación y Tiro que desde la fundación de la Escuela se había proyectado, quedando dicho Escuadrón encuadrado de la siguiente forma:

– El Escuadrón de Aplicación y Tiro dependía de la Dirección de la Escuela a través de la Jefatura de Enseñanza.

– La Sección Administrativa, en la que se llevaba la documentación del Escuadrón se hallaba potenciada de forma que, dependiendo de la Jefatura de Enseñanza, atendía las necesidades tanto de esta Jefatura como las de los Escuadrones de T-33 y de F-86.

– Las Escuadrillas 1ª, 2ª y 3ª servían para encuadrar a los profesores que se hallaban destinados en el Escuadrón, por si en determinada ocasión hubiera sido preciso realizar alguna operación distinta al cometido de la enseñanza que fue el primordial y prácticamente exclusivo que se ejecutó.

– La Sección de Operaciones era la encargada de que se realizasen los planes de vuelo adecuados para la consecución de los cursos, recopilaba las calificaciones de cada misión y todos los datos necesarios para la redacción de las memorias de cada curso; nombraba los profesores de servicio en el control móvil, y remitía a la Jefatura de Estudios, encargada del desarrollo de la fase teórica de los cursos, los nombres de los profesores que debían desarrollar cada una de las asignaturas antes citadas.

– En la Sección de Mantenimiento se llevaba a cabo la coordinación entre el Escuadrón y el Grupo de Material, encargado entre otros cometidos, del Mantenimiento Unificado de la Escuela de Reactores. Los profesores asignados a esta Sección colaboraban en la supervisión del personal de línea y llevaban a cabo los vuelos de control de calidad de aviones F-86 que el Grupo de Material estimaba convenientes.

En abril de 1965 la denominación de los Escuadrones de la Escuela de Reactores pasó a ser de 731 Escuadrón para el de T-33 y de 732 Escuadrón para el de F-86.

Desde su creación como Escuadrón de Aplicación y Tiro, el 732 siempre tuvo una dependencia operativa del Mando de la Defensa Aérea, el cual se limitó a remitir a la Unidad sus reglamentos y normativas para conocimiento y cumplimiento en todo lo compatible con su cometido principal. En los diez años de existencia del Escuadrón sólo participó en una operación conjunta con el Mando citado con motivo del Desfile de Mayo de 1959 en que el Escuadrón de Aplicación y Tiro desfiló como 5º Escuadrón con los cuatro que constituían ese año el Mando de la Defensa Aérea. (Revista AEROPLANO nº 10).

PERSONAL

EN el presente apartado se cita únicamente el personal que estuvo directamente relacionado con el Escuadrón de Aplicación y Tiro - 732 Escuadrón:

Directores de la Escuela de Reactores

09.57 - 03.60 Cor. Antonio de Alós Herrero.

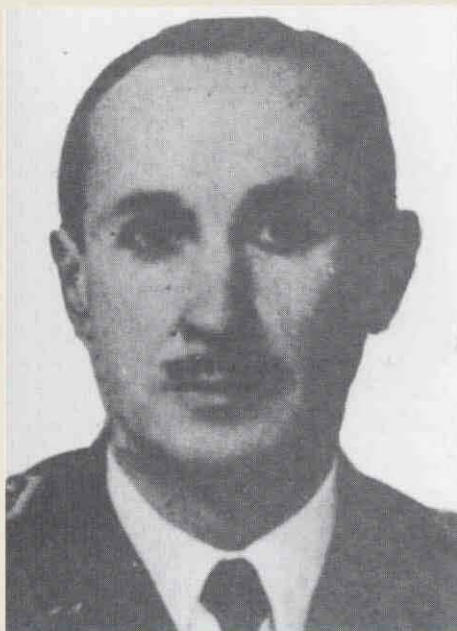
03.60 - 11.61 Cor. Rafael López-Sáez Rodrigo.

03.62 - 01.66 Cor. Juan Retuerto Martín.

01.66 - 06.67 Cor. Rafael Lorenzo Vellido.

06.67 - 02.72 Cor. Luis de Azqueta y Brunet

DIRECTORES DE LA ESCUELA DE REACTORES



Coronel don Antonio de Alós Herrero



Coronel don Rafael López-Sáez Rodrigo



Coronel don Juan Retuerto Martín



Coronel don Rafael Lorenzo Vellido



Coronel don Luis de Azqueta y Brunet



Primeros Profesores que constituyeron el Escuadrón de Aplicación y Tiro. Participación en el Desfile de Mayo de 1959 como 5º Escuadrón. De izquierda a derecha de pie: Cap. Lapuente, Cap. V. Figueroa, Cap. Mora, Cte. Fontecha, Tte. del Río, Cap. Chillón, Cap. Ostos, Cap. Seoane, Cap. Vindel, Cap. Correa, Cap. Castaño. De izquierda a derecha de rodillas: Cap. Quintana, Cap. Vadell, Cap. P. Rayo, Tte. Tojeiro, Cap. Conradi.

Jefes del Grupo de Enseñanza

10.58 - 05.67 Tcol. Elías Luis Martínez Pesquera.

05.67 - 10.67 Tcol. Alfonso Cuadra Medina.

10.67 - 10.72 Tcol. Trinidad Fernández Muñoz.

Jefes del Esc. de Aplicación y Tiro-732 Escuadrón.

10.58 - 09.61 Cte. Antonio García-Fontecha y Mato.

09.61 - 01.63 Cap. Carlos Conradi Pariente.

01.63 - 06.69 Cte. Jorge Mora Bañó.

06.68 - 01.69 Cap. Fernando Ostos González (ejerció accidentalmente el mando, mientras el titular realizaba el curso de F 5 el los EEUU).

El personal destinado inicialmente en el Escuadrón provenía bien de las Unidades de F-86 que habían sido destinados a la Escuela de Reactores o se trataba de los oficiales que habían terminado el Curso de Tiro en F-86 en los EEUU.

De los trescientos ochenta y ocho alumnos convocados a los Cursos de Piloto F-86, dieciséis no consiguieron graduarse. La causa principal de estas causas fue la pérdida de aptitud física para aviones a reacción (reconocimiento médico). Ocasionalmente se produjeron bajas por falta de capacidad para realizar, con plenas garantías de seguridad, vuelos como único piloto o vuelos en formación. El Teniente Antonio Entrena Abad, del 29º Curso, causó baja por accidente mortal el 18 de marzo de 1968.

Aunque el personal de mantenimiento no perteneció al Escuadrón de Aplicación y Tiro-732 Escuadrón, sí se considera conveniente recordar que a lo largo del verano y otoño de 1958 fue aumentada la Plantilla de Especialistas de la Base Aérea y fue llegando a su Grupo de Material personal procedente de las unidades que poseían aviones F-86, el cual instruyó a los Especialistas de T-33 que con ellos iban a formar los equipos de mantenimiento de los aviones F-86 con los que iba a ser dotada la Escuela de Reactores. Este personal citado desarrolló una destacada labor, basada en la experiencia obtenida en el mantenimiento de los aviones

T-33 para parte de ellos y para el resto en el bagaje de conocimientos que trajeron de las unidades de F-86 de origen, lo cual produjo como consecuencia una elevada operatividad de la Unidad de F-86 en la Escuela de Reactores.

MATERIAL

NO se van a tratar en este apartado las características técnicas del F-86, pues se supone que ya se han expuesto ampliamente en otros artículos y publicaciones. Por otra parte lo peculiar de este avión en relación con la enseñanza en vuelo ya fue explicado anteriormente del presente artículo, en consecuencia solamente se expondrán las particularidades de los aviones que fueron destinados a la Escuela de Reactores y de su mantenimiento.

El primer avión F-86 fue traído en vuelo por el Coronel Antonio de Alós Herrero desde la Base Aérea de Getafe y se agregó a la Escuela de Reactores el día 14 de enero de 1958 (su número de cola, aun no normalizado, era el 51-13443, posteriormente numerado C5 222). Durante su permanencia en la Escuela realizó 60:45 horas de vuelo. Con él empezó el personal de mantenimiento de la Base Aérea sus primeras experiencias en un material que permanecería durante más de diez años en ella. El día 07.09.58 el Cap. Francisco Vindel Merced devolvió en vuelo a la Base Aérea de Getafe el avión que desde Enero de ese año había permanecido agregado a la Escuela. El 01.10.58 fueron traídos en vuelo los primeros dos aviones destinados al Escuadrón de Aplicación y Tiro por el Coronel Antonio de Alós Herrero y el Capitán Francisco Vindel Merced. Entre esta fecha y el 24.11.58 fueron traídos, por el mismo sistema y colaborando, además de los pilotos ya citados, otros de los destinados en la Escuela procedentes de unidades con material F-86, diez aviones más. Entre enero de 1959 y hasta el 28



Componentes del Escuadrón de Aplicación y Tiro en 1963. De izquierda a derecha: Cap. Conradi, Cap. Ostos, Cte. V. Figueroa, Cte. Mora, Cap. Correa, Cap. Soriano, Cap. Castaño.

de febrero del mismo año se alcanzó la cantidad de 22 aviones, por ello en marzo de 1959 se pudo iniciar el 1º Curso de F-86. La dotación de 29 aviones se completó entre marzo y noviembre de 1959.

PARTICULARIDADES DEL MANTENIMIENTO

EL Escuadrón de Mantenimiento estaba integrado en el Grupo de Material de la Base y el F-86 pasó a ser mantenido de la misma forma que el T-33, es decir, por el sistema de Mantenimiento Unificado. El mantenimiento del avión F-86 no supuso para la Base un problema especial; el Grupo de Material poseía ya una experiencia de cuatro años en esta función con aviones T-33 y gracias a esta experiencia y a los conocimientos del personal destinado en la Base procedente de unidades dotadas con aviones F-86, la transición al nuevo material no produjo problemas que haya que destacar. Además de ello es de señalar que, al no ser utilizados los F-86 en misiones de tiro real, su mantenimiento se veía simplificado en comparación con otras unidades. Otra ventaja que existía para el mantenimiento en la Base era la existencia del Escalón Avanzado de Motores (inaugurado en octubre de 1961), donde los motores del F-86 pudieron ser reparados, cuando la seriedad de la avería así lo requería.

Los problemas que aparecieron ocasionalmente en la operatividad de los aviones más bien pueden achacarse a dificultades en el abastecimiento de piezas de repuesto. Se pueden destacar como más importantes:

- Dificultades en el suministro de reguladores de oxígeno que provocaron que en los primeros cursos las altitudes de operación quedaran limitadas a < 20.000 pies.
- Problemas en los conos de admisión, lo cual produjo

una penuria tal de material en vuelo que los Cursos 9º, 10º y 11º (mayo de 1961 a abril de 1962) tuvieron que quedar restringidos a solo 12 horas, dándose incluso el caso de que en el Curso 9º dos alumnos tuvieron que terminar el mismo, después de la *Suelta* y la *Resuelta* (TR1 y TR2), realizando vuelos solos, pues el Escuadrón se quedó con un único avión.

- Retrasos en el suministro de baterías que obligaron a interrumpir los vuelos del Curso 17º entre mediados de marzo y fines de mayo de 1964 durante 67 días.

Los aviones que se destinaron a la Escuela fueron exclusivamente F 86F de las series -20 y -25. Ello representó una dificultad, no en el mantenimiento del material, pero sí en la realización de los vuelos. Como es conocido, los aviones de la serie -20 poseían aletas de borde de ataque (SLATS) pero, así como en los aviones de la serie -40 éstas eran muy eficaces, en los de la serie -20 no lo eran en absoluto, pues existía la posibilidad de que ocasionalmente saliesen desiguales. Por esta razón no se pudieron utilizar para realizar vuelos los alumnos ni los profesores en determinadas misiones, como por ejemplo en la Acrobacia Supervisada (ACRO-1) ya que podía el profesor, siguiendo al alumno en un "looping", encontrarse con la realización de un "imperial" involuntario.

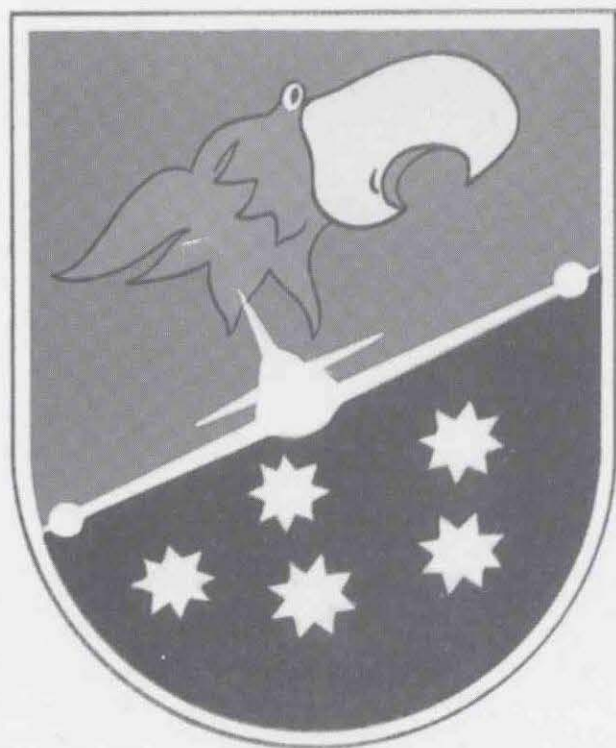
El comportamiento de los F-86 fue destacadamente bueno. Durante los más de diez años que estuvieron operativos solamente se perdieron dos aviones: Uno por fallo de material; su motor se averió en vuelo, con síntomas de incendio, y el alumno piloto tuvo que saltar en paracaídas. Otro por error humano; el avión entró en pérdida y se estrelló por ceñir el alumno piloto excesivamente en el viraje del tramo base. Un tercer avión tomó tierra fuera de pista con el tren de aterrizaje retraído por pérdida de compresor en el tramo base, pero pudo ser recuperado. Los restantes fallos, tanto



El Jefe del Hangar con varios componentes de su equipo.

humanos como de material no tuvieron consecuencias graves y los más frecuentes fueron: Pérdidas de compresor por incorrecta utilización de la palanca de gases; fallos del equi-

po de radio y radiocompás; luces de aviso de fuego que a veces se encendieron por sobrecalentamiento real y otras por fallo en el circuito de aviso; pérdida de álabes en las turbinas; aviones pasados de G's tanto en vuelo como en la toma de tierra.



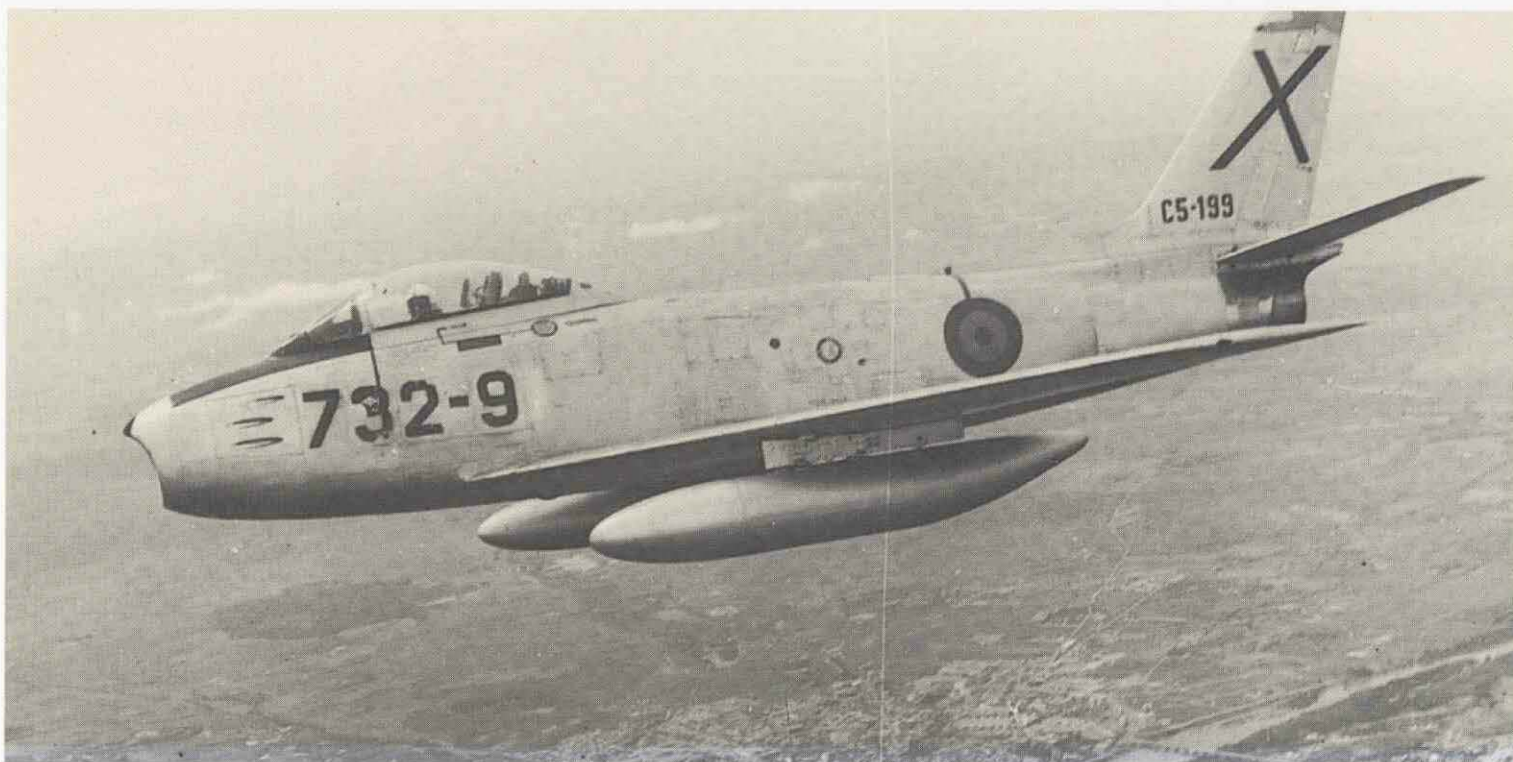
Emblema de la Escuela de Reactores.

DISTINTIVOS E INDICATIVOS

EL color que adoptó el Escuadrón de Aplicación y Tiro-732 Escuadrón fue el amarillo que llevaban los aviones en un anillo pintado en la parte delantera del fuselaje próxima a la tobera de entrada de aire y que fue el color de los pañuelos de los pilotos (este pañuelo amarillo se convirtió posteriormente en el reglamentario del Ejército del Aire). El Escuadrón no llegó a poseer emblema propio, sino que adoptó el de la Escuela de Reactores —un avión a reacción virando entre la noche y el día con la cabeza de un loro en la parte azul del emblema—, sobre cuyo origen existe una reseña en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 459 de febrero - marzo 1979, página 171.

La numeración de los fuselajes que comenzó siendo la de la Escuela de Reactores, es decir el 73 seguido de un número táctico de dos cifras, se sustituyó en Abril de 1965, al cambiar la denominación del Escuadrón de Aplicación y Tiro a 732 Escuadrón, con lo cual la numeración pasó a ser 732, seguida de un número táctico de dos cifras.

El indicativo del Escuadrón fue también el mismo de la Escuela de Reactores que en aquella época era "Duende". Además de este indicativo, para las comunicaciones en el canal táctico y el de torre de control, cada profesor poseía



Numeración de los aviones del 732 Escuadrón después de abril de 1965, hasta su disolución en 1969.

el suyo personal y daba nombre a las formaciones de *persecución* y a las cerradas, tácticas y fluidas, adoptando en estos últimos tres casos el del jefe de la formación. Estos indicativos personales eran nombres de bailes, como: *Chotis, Calypso, Mambo, Polca, Can-can, Fado, Rigodón, Sam-ba, Porro, Vals, etc.*

RESUMEN

Creación de la Escuela de Reactores	10 dic.53.
Primer vuelo de un F-86 agregado a la Escuela	14 ene.58.
Creación del Escuadrón de Aplicación y Tiro	sep.58.
Primer Curso de Profesores F-86	ene.-mar.59
Primer Curso de F-86	mar.-may.59
Cambio de denominación a 732 Escuadrón	abr. 65.
Último Curso de Profesores F-86	jun.-jul. 66.
Último Curso de F-86	ene.-mar. 69.
Ultimo vuelo de un F-86 en el Escuadrón	26.jun.69.
Disolución del Escuadrón de F-86	Jun. 69.
Cursos de Profesor de F-86 realizados	6.
Alumnos Profesor presentados	29.
Alumnos Profesor graduados	29.
Cursos F-86 realizados	32.
Alumnos presentados	388.
Alumnos graduados	372.
Tanto por ciento de bajas	4,13
Horas totales voladas	27.028.
Precio de la hora de vuelo en Pts. de 1961, considerando repuestos y amortización tanto de material de vuelo como de equipo de tierra	23.59l.
Horas necesarias para que un alumno realizara el curso de 40 horas, teniendo en cuenta que, excepto en cinco misiones, las restantes 25 requerían dos salidas por misión	73:20.
Coeficiente de aumento de salidas y horas de vuelo para la realización de los cursos	1,8333.
Pérdidas totales de aviones	2.
Accidentes fatales (falleció el piloto)	1.

ACCIDENTES, INCIDENTES, ANÉCDOTAS

Accidente con salto en Paracaídas

El día 24.09.62 el alumno se hallaba realizando una misión en el avión C5-198, acompañado por el profesor. Cuando se encontraba en el Sector 4 a una distancia algo considerable de la Base, notó una fuerte vibración. Comunicada esta anomalía al profesor, éste se colocó en formación cerrada con el alumno y le ordenó poner rumbo a la Base con el motor reducido, suponiendo que hubiera podido ser la pérdida de un álabe del rotor de la turbina. Las vibraciones no cesaron con la reducción de gases sino que fueron tomando incremento, y a continuación el alumno comenzó a notar anomalías en los mandos de control de vuelo. El profesor que estaba recibiendo esta información del alumno a través de la radio y que observó la salida de humos por la tobera, ordenó al alumno el inmediato lanzamiento en paracaídas. Una vez abandonado el avión, éste inició una espiral descendente y antes de estrellarse en el suelo hizo explosión. El alumno llegó a tierra sin novedad y posteriormente fue recogido por los servicios sanitarios de la Base. La causa probable de este accidente pudo ser la pérdida de un alabe que al soltarse del rotor de la turbina interesase conductos del sistema hidráulico de mandos y del de combustible.

Accidente Mortal

El Teniente Antonio Entrena Abad realizó el día 18.03.68 en el avión C5-252 una misión de formación cerrada de cuatro aviones, ocupando el puesto 4. Al despegar de la Base la torre de control y el control móvil avisaron que el punto 4 tenía una pérdida de combustible en uno de los depósitos externos (DROPS). Comprobado por el punto 3 (profesor) que la pérdida no era considerable, se decidió continuar la misión, vigilando estrechamente el combustible del punto 4. Cuando el Teniente Entrena agotó el combustible de los de-

pósitos externos, acompañado por el profesor punto 3, inició su regreso a la Base, mientras el 1 y el 2 terminaban la misión. Como el vuelo de regreso a la Base de los puntos 3 y 4 transcurrió con completa normalidad y con suficiente combustible por parte del punto 4, el profesor realizó una arribada normal a la Base, llegando el jefe de pareja al tramo inicial de tráfico. Tras la rotura, tramos de viento en cola, base y final el punto 3 tomó tierra sin novedad. El punto 4 se pasó en el viraje del tramo base (OVERSHOOT), por lo cual decidió realizar un motor y al aire y tráfico corto; entre tanto el viento de costado había aumentado algo más, por lo que el alumno se volvió a pasar en el viraje del tramo base. Realizó entonces un nuevo tráfico corto y, al llegar a la misma posición anterior, el Teniente Entrena debió de anticipar que se iba a volver a pasar, ciño en exceso, el avión le entró en pérdida y se estrelló próximo a la cabecera de pista, con explosión del avión al hacer impacto con el suelo.

Probablemente fueran causas contribuyentes a este accidente fatal la noción de que el avión no se hallaba en condiciones completamente normales para un piloto de poca experiencia, el viento cruzado, la pista en servicio que era la 13 (siendo la de uso más frecuente la 31), con lo cual los virajes eran a la derecha (mientras en la pista 31 lo eran a la izquierda) y finalmente es posible que el alumno intentase la recuperación de la pérdida con motor (picando ya no tenía espacio), pero al utilizarlo con excesiva brusquedad no le respondió por pérdida de compresor. Es de destacar que en el último momento el profesor de servicio en el control móvil ordenó al alumno que se lanzase en paracaídas pero éste o no le oyó o no le dio tiempo a realizarlo.

Accidente en Tramo Base

El profesor regresaba de una misión y había efectuado todo el procedimiento de tráfico sin ningún problema. El viento, aunque alineado con la pista, era de bastante intensidad. Después de una rotura normal, en el tramo de viento en cola, el avión se alejó bastante de la pista por efecto del viento reinante. Al iniciar el descenso en el tramo base, el piloto se dio cuenta de que se hallaba excesivamente alejado de la pista, para la altura que tenía, por ello metió motor y, aunque lo realizó con la adecuada cautela, el compresor entró en pérdida y el motor no proporcionó el suficiente empuje para mantener la altura. El piloto, sabiendo que, si intentaba mantener la altura tirando de la palanca, el avión entraría a su vez en pérdida, decidió realizar un aterrizaje forzoso fuera de pista, para lo cual retrajo el tren de aterrizaje (en aquella época así lo ordenaban los procedimientos de emergencia) y tomó tierra próximo a la cabecera de pista con tal pericia que él salió ileso del percance y el avión se pudo recuperar.

Viaje nocturno con luz de aviso de fuego

Al objeto de mantener las condiciones de vuelo, el profesor estaba realizando un viaje nocturno. En la subida a nivel de viaje la luz de aviso de fuego en la "plenum chamber" se encendió. El piloto no observó alteración alguna en los instrumentos del motor. No obstante y por si acaso se dispuso a lanzarse en paracaídas. En ese momento la luz se apagó, en vista de lo cual continué el ascenso. Minutos más tarde se volvió a encender la misma luz, pero noté que, al encenderse ésta, algo sonó en los auriculares. Todos los instrumentos del motor continuaban dando indicaciones correctas

y, al cesar el ruido en los auriculares transcurridos unos segundos, se apagó la luz de aviso de fuego. El piloto llegó a la conclusión de que algo inducía momentáneamente una corriente eléctrica en el circuito. Cada determinado número de minutos se repitió el fenómeno durante todo el viaje. Observando el manómetro de presión hidráulica el piloto dedujo que, cada vez que se ponía en marcha la bomba hidráulica accionada eléctricamente del sistema alternativo de mandos, se inducía una corriente en el circuito de aviso de fuego y se encendía la luz de la "plenum chamber". Durante la última parte del descenso hacia la base de destino la luz no se encendió y el viaje nocturno pudo finalizarse sin novedad. Al día siguiente el piloto de control de calidad realizó un vuelo de prueba de avión y observó el fenómeno ya indicado, percatándose de que únicamente tenía lugar por encima de 10.000 pies; por debajo de esta altitud todo era normal. Como el avión no se pudo traer a tierra con la avería "palpable", hubo que cambiarle todo el circuito de aviso de fuego y el de la bomba hidráulica del sistema alternativo de mandos.

Pérdida de un álabe de la turbina

Mientras se voló el F-86 en la Escuela de Reactores existió entre los pilotos una gran preocupación por saber si, caso de que en alguna ocasión se fuese un álabe de la turbina, llegarían a enterarse, dado que este avión era de por sí una caja de ruidos y vibraciones raras, pero todo ello dentro de lo "normal". En las ocasiones en que a la turbina se le fue un álabe ¡vaya si se enteraron los pilotos afectados! El ruido y las vibraciones superaban en esas ocasiones todo lo conocido.

En las veces que esto sucedió, por suerte (excepto en el caso del alumno que tuvo que saltar en paracaídas, ya descrito) los aviones se hallaban cerca de la Base y los pilotos, realizando un tráfico de motor parado simulado (con gases reducidos), pudieron tomar tierra sin novedad. El motor se paraba nada más poner las ruedas en el suelo, pues el álabe perdido podía haber perforado partes vitales del avión, como conductos de combustible, con el consiguiente peligro de incendio.

Fallos de radio y radiocompás

Sin querer insinuar que estos fallos ocurrieran con gran frecuencia, sí es cierto que ocasionalmente se presentaron. Como también es cierto que en la enseñanza con avión monoplaza estos fallos son de mayor trascendencia que en un avión doblemando, a continuación se exponen tres que pueden considerarse dignos de mención.

– Implicado un profesor

En un viaje nocturno Manises - Talavera para cumplir condiciones de vuelo y aproximadamente a mitad de trayecto fallaron la radio y el radiocompás. El piloto sabía que había viento de componente Norte, por lo cual corrigió la deriva, mantuvo el rumbo y esperó ver la Base Aérea de Talavera por tiempo. Transcurrido el mismo y quizá algunos minutos más de "deferencia" no vio ni las luces de pista ni las de la ciudad de Badajoz. Se supo perdido y que, si no salía del percance, tendría que saltar en paracaídas de noche con el consiguiente temor de dónde iría a "posarse". Supuso que no había corregido suficientemente la deriva y, en consecuencia viró a rumbo NE. Unos minutos más tarde ¡oh milagros del F-86! el radiocompás empezó a marcar más o me-

nos en el morro y se oyó la "calida" voz de los controladores de Talavera. La toma de tierra tuvo lugar sin novedad y al día siguiente el personal de mantenimiento estuvo muy ocupado en descubrir el "misterio".

– Implicado un alumno

En un vuelo de formación de cuatro aviones en el Sector 3 y hacia el final de la misión, uno de los alumnos perdió de vista a la formación en un viraje, deslumbrado por el sol. No fue capaz de reintegrarse a ella, a pesar de que se le comunicó un punto de reunión sobre un lugar característico. En vista de ello se dispuso a regresar a la Base siguiendo las indicaciones del radiocompás, pero se dio cuenta de que éste no funcionaba. Como sabía que, volando hacia el Oeste, se encontraría con el Guadiana, así lo hizo. Una vez avistado el río solo tenía que seguirlo hasta encontrarse con la ciudad de Badajoz y luego descender a tráfico y tomar tierra. Dio la casualidad que ese día, con un tiempo espléndido, el octavo de nubes se hallaba justo sobre Badajoz, por ello el alumno no vio la ciudad y continuó con rumbo Norte, siguiendo el cauce del río Gévora (afluente del Guadiana que desemboca en él cerca de Badajoz); pronto descubrió por el morro el río Tajo y entonces debió de quedar del todo desconcertado. En vista de ello llamó a la torre de control y comunicó que se hallaba perdido. Afortunadamente la radio sí le funcionó y los controladores consiguieron darle marcas con el radiogoniómetro y dirigirle a la Base sin más contratiempos. El alumno paró el motor en aparcamiento con escasas 400 lbs. de combustible.

– Implicado un profesor y un alumno.

El profesor tenía mucho interés en ser él precisamente quien soltara a ese alumno, pues eran muy buenos amigos. El alumno era un profesor del Escuadrón de T-33 que ya hacía algún tiempo que había recibido las clases teóricas y practicado el rodaje en el F-86, pero, por circunstancias, se había retrasado su suelta. Por fin llegó el ansiado día. Alumno y profesor se hallaban listos para el despegue en cabecera de pista; se soltaron los frenos y se inició la carrera de despegue. El profesor notó que el alumno estaba dirigiendo el avión con los frenos (como se realiza en el T-33), en lugar de con la rueda de morro, en vista de lo cual le indicó en voz alta por la radio: *¡Emplea el botón del utilitario!* (botón en la palanca de mando que conecta la dirección de la rueda de morro al sistema hidráulico utilitario, con lo que el avión era muy fácil de dirigir en tierra). En ese momento falló la radio y el alumno solo oyó una voz que decía: *‘El utilitario!’* y, creyendo que algo se había averiado en el avión, abortó el despegue. Otro avión con profesor que estaba listo para salir fue el que soltó al alumno, con gran consternación de su amigo que tuvo que volver al aparcamiento imposibilitado para cumplir la misión de la suelta con su radio fallando.

Una barrena en la suelta

Durante la misión de la suelta en el avión F-86 las maniobras más difíciles de seguir por el avión "perseguidor" eran las pérdidas. En ellas había que ingeniárselas para no rebasar al alumno, no entrar en pérdida con él y seguir dándole órdenes para que efectuara estas maniobras correctamente. En una de las misiones de suelta el alumno era una persona que se podría considerar un fortachón; cuando llegó el momento de realizar las pérdidas virando –que hay que provocar con suavidad, cautela y progresivamente–, a pesar de lo que se le había indicado en la información previa al vuelo, fue tal el tirón que le dio a la palanca de mando que el avión

le entró en barrena (caso único en la historia de los F-86 en Talavera). Por suerte el profesor-seguidor era un Capitán que siempre ha hecho honor a su apodo y que tuvo la habilidad de seguir al alumno por fuera de la barrena, le fue cantando el procedimiento de salida de barrena y el incidente se superó sin más problemas.

Lanzamiento inoportuno

El Director de la Escuela de Reactores había sido destinado a la misma procedente de una de las Alas de Caza que poseía aviones F-86. Este era por tanto el avión que el Coronel había estado volando y además con gran ilusión. En su nuevo destino no disponía de otro avión que el T-33, el cual no gozaba de tantas preferencias por parte del Coronel como el F-86. Consiguió de la Superioridad que se agregase un F-86 a la Unidad, para lo cual existía el buen pretexto de que podía servir, entre otras cosas, para que el personal de mantenimiento se fuera familiarizando con el material que próximamente iba a ser destinado a la Escuela al objeto de formar un nuevo Escuadrón. Este avión lo trajo el propio Coronel en vuelo desde la Base Aérea de Getafe y fue aparcado en el lugar más próximo a la torre de mando y, a partir de ese momento era el que el Coronel volaba cuando se lo permitían sus obligaciones.

Un Cabo 1º alumno, recién llegado a la Escuela para iniciar el Curso de Reactores, se hallaba una tarde algo aburrido, pues el curso aun no había comenzado. Se dio un paseo por la línea y descubrió la esbelta figura del F-86, cuya cúpula se encontraba abierta porque el personal de mantenimiento había interrumpido momentáneamente una inspección. El Cabo 1º se encaramó a la cabina, se sentó en el asiento, lo curioseó todo y apretó un botón. ¡Oh! ¡Sorpresa! se oyó una explosión y los depósitos externos (DROPS) salieron lanzados. Al Cabo 1º no se le había ocurrido otra cosa que presionar el botón de lanzamiento de cargas externas en emergencia. El Coronel quedó tan sorprendido y anonadado cuando se le dio la novedad de un hecho que, entre otras cosas, le dejaba unos días sin su querido F-86 que hizo venir a su presencia al Cabo 1º, pero solamente le dijo que, en vez de tocar el botón de lanzamiento, hubiera podido meter el dedo en un lugar de su cuerpo (sus palabras exactas fueron "algo más duras").

Particularidades del F-86 de las series –20

Los F-86 de la serie –20 que se asignaron a la Escuela de Reactores poseían determinadas características, como era la salida desigual de las aletas de borde de ataque (SLATS), que desaconsejaban asignárselos a los alumnos. Otra particularidad de alguno de ellos era que el indicador de cantidad de combustible no era demasiado exacto. En determinada ocasión un profesor realizó una misión de resuelta (TR 2), en la cual había que enseñar al alumno a efectuar uno o dos tráfico cortos (según se asimilase la maniobra). El avión del profesor era de la serie –20. El alumno llevó bien a cabo el tráfico normal, pero el tráfico corto se le atravesó y hubo que insistir varias veces, hasta que la escasez de combustible y la convicción por parte del profesor de que la maniobra ya había sido asimilada, aconsejó que el alumno tomase tierra definitivamente. El profesor, como era normal, después de dejar al alumno próximo al contacto con el suelo, tuvo que realizar un tráfico corto más, antes de su toma final; terminadas estas maniobras, rodó al aparcamiento, el

indicador de combustible marcaba 300 lbs.; paró el avión, empujó la palanca de gases para que el motor se enfriase durante unos minutos al 65 % RPM (según procedimiento) y las revoluciones, en vez de subir, descendieron y el motor se paró. Dentro de la sorpresa y consiguiente susto acudió a la mente del profesor: "¡Qué cerca he estado!"

Conversaciones radio

– En las misiones de suelta y resuelta (TR-1 y TR-2) en el F-86 había que hablar mucho con el alumno por el UHF ya que, si hacía algo incorrecto, no se le podía "meter mano". Cuando al entrar en tráfico se pasaba a canal de torre, se oían toda clase de conversaciones: suplicantes, apremiantes, voces suaves y fuertes, algún taco, observaciones irónicas y algunas "sangrientas", pero ninguna como la que en cierta ocasión se oyó. El alumno estaba llevando a cabo una de las aproximaciones finales sin toma de tierra y, después de rebasada una larga hora de vuelo, se oyó la voz del profesor: "¡¡Rigodón 1, centra palanca, mete motor, vete al aire!! y ¡¡¡VUELA!!!" Qué doloroso para el Rigodón 1.

– El usuario del indicativo Porro sugería constantemente al Oficial de Operaciones que le pusiese como canal operativo el 17 ¿Motivo? Quería en todos sus vuelos darse el gusto, cuando ordenaba a la formación el cambio de canal de torre al operativo, de poder soltar el "pareado" "¡Porro, Porrete, vamos a canal diecisiete!"

Paso de la barrera del sonido del Jefe de Enseñanza

Uno de los Jefes de Enseñanza de la Escuela de Reactores que, como quería conocer bien los aviones sobre los que ejercía mando, estaba realizando uno de los cursos más completos que se desarrollaron en el Escuadrón de F-86, deseó que su curso fuera tan exhaustivo que, en vez de efectuar en una de las misiones de acrobacia un picado de alta velocidad –que era lo previsto– él iba a pasar realmente la barrera del sonido. En consecuencia ordenó al personal de mantenimiento que le preparasen un avión sin depósitos externos (DROPS) y se dispuso a cumplir su propósito. Posiblemente, para que el personal de la Escuela se enterase de que el Jefe de Enseñanza sí pasaba la barrera del sonido, realizó el picado para conseguirlo sobre la vertical de la Base. En la Escuela se supo que el Jefe de Enseñanza había pasado la barrera del sonido por la doble detonación que se oyó, pero a la caseta de peones camineros próxima a la Base se le hundió el tejado.

Ensayo del Desfile Aéreo de mayo de 1959

Las vicisitudes del Desfile Aéreo de mayo de 1959 han sido ampliamente tratadas en la Revista AEROPLANO nº 10. En ese artículo no se describe en detalle un incidente que ocurrió en el ensayo general, un día antes del Desfile. El citado ensayo se llevó a cabo sobre la provincia de Guadalajara, al NE de la Base Aérea de Torrejón. Como se sabe en el Desfile participaron 5 Escuadrones, siendo el 5º Escuadrón el de la Escuela de Reactores. En el día del ensayo general los despegues fueron por Escuadrones, es decir, no entraron los 84 aviones en pista y posteriormente los 5 Escuadrones se fueron reuniendo en columna, para establecer la formación del Desfile. Los primeros cuatro Escuadrones

se reunieron sin novedad, sin embargo el 5º Escuadrón no pudo entrar en posición, porque la última de sus patrullas hubiera ido "arando" las altiplanicies de La Alcarria, por lo que tuvo que mantener altura y desfilar desviado a la derecha del 4º Escuadrón. ¿Qué había sucedido? El Estado Mayor había calculado perfectamente las alturas de Desfile, pero cada uno de los jefes de los Escuadrones 2º, 3º y 4º establecieron el escalonamiento, como es normal en estos casos, no mirando el altímetro, sino con el margen de seguridad que estimaron conveniente. Resultado: cuando el 5º Escuadrón fue a entrar en posición ya no cabía. El Desfile del día siguiente hubo de realizarse a una altitud mayor a la estudiada inicialmente.

Supersticiones

El piloto supersticioso no tendría por qué crear problemas en una unidad; allí él con sus creencias; debería superar las dificultades que ellas le proporcionen personalmente, sin repercutir sobre los demás componentes de la unidad. Esto es fácil decirlo, pero la realidad es distinta: En el Escuadrón de F86 de la Escuela de Reactores hubo un profesor que era un tanto supersticioso, lo cual, si no influyó, sobre la marcha de la Unidad, sí proporcionó a su Oficial de Operaciones una serie de desvelos y detalles adicionales a tener en cuenta a la hora de confeccionar el Plan de Vuelos, rompecabezas de por sí bastante difícil de solucionar, teniendo en cuenta todos los requisitos a cumplimentar. Este profesor le tenía dicho al Oficial de Operaciones (y como más antiguo se lo podía decir) que nunca le cambiase ni el avión, ni el periodo de vuelo, ni el alumno asignados, una vez confeccionado el Plan de Vuelos y, que de tenerlo que hacer, prefería quedarse en el suelo. Esto le creó al Oficial de Operaciones muchos problemas de difícil solución, pues, como es sabido, los Planes de Vuelo frecuentemente han de ser alterados a lo largo de su desarrollo. Como por otra parte los dos profesores eran muy buenos amigos, el asunto no tuvo mayor trascendencia y todo quedó entre ellos.

BIBLIOGRAFÍA

- Revista Aeronáutica y Astronáutica nº 459 marzo 1979
- "SABRE, Comienzo de una Epoca" de G. Avila Cruz y J.L. González Serrano. Publicación del IHCA.
- Cartillas de Vuelo de antiguos miembros del 732 Escuadrón.

AGRADECIMIENTOS

- Por la aportación de datos:
 - Teniente General Antonio de Alós Herrero
 - Teniente General Julio Canales Morales
 - General de Bda. Francisco Vindel Merced
 - Coronel Trinidad Fernández Muñoz
 - Comandante Claudio Gutiérrez Triviño
- Por la colaboración:
 - General de Div. Alfonso del Río Sánchez-Villar
 - General de Bda. Carlos Conradi Pariente
 - Coronel Ignacio de Zulueta Herrero
- Por la hospitalidad y facilidades proporcionadas al Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica:
- Por las nociones mínimas imprescindibles proporcionadas para poder mecanografiar el presente trabajo en un ordenador por el sistema "Word Perfect" ■