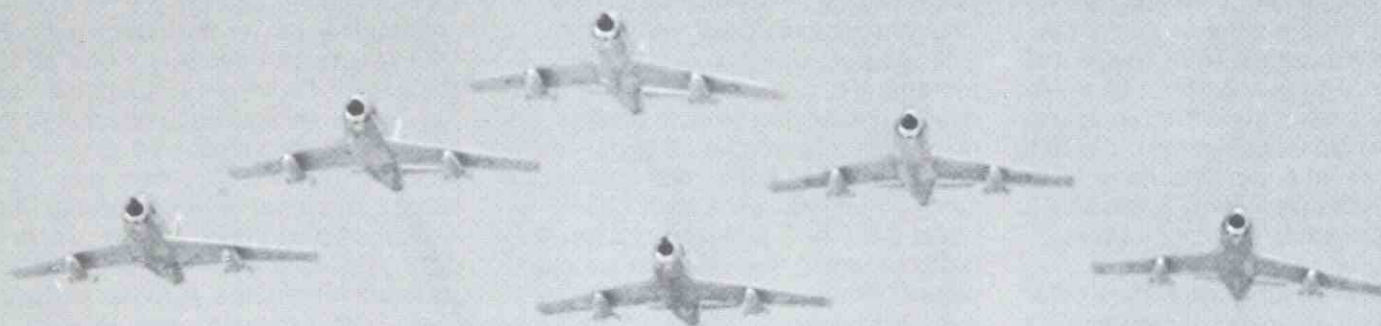


El Sabre en Mallorca

41 Escuadrón/Ala nº 4

JOSÉ PABLO GUIL PIJUAN
General de Aviación



"Morir es solo morir, morir se acaba, morir es una hoguera fugitiva, es cruzar una puerta a la deriva y encontrar lo que tanto se buscaba".

ESTE MARAVILLOSO Y PROFUNDO PENSAMIENTO sobre la muerte, lo escribió el Padre José Luis Martín Descalzo cuando se sabía condenado por enfermedad irreversible.

Este trabajo pretende hacer una reflexión sobre la muerte prematura de una Unidad de Caza que estaba "a todo gas"; como cualquier muerte en plena juventud resultó difícil de comprender y asimilar por sus componentes.

Este trabajo también pretende rendir homenaje a los hombres que dedicaron su esfuerzo y abnegación a "su" Unidad y de manera especial a aquellos que lo dieron todo, pagando con la propia vida su lealtad al servicio.

INTRODUCCIÓN

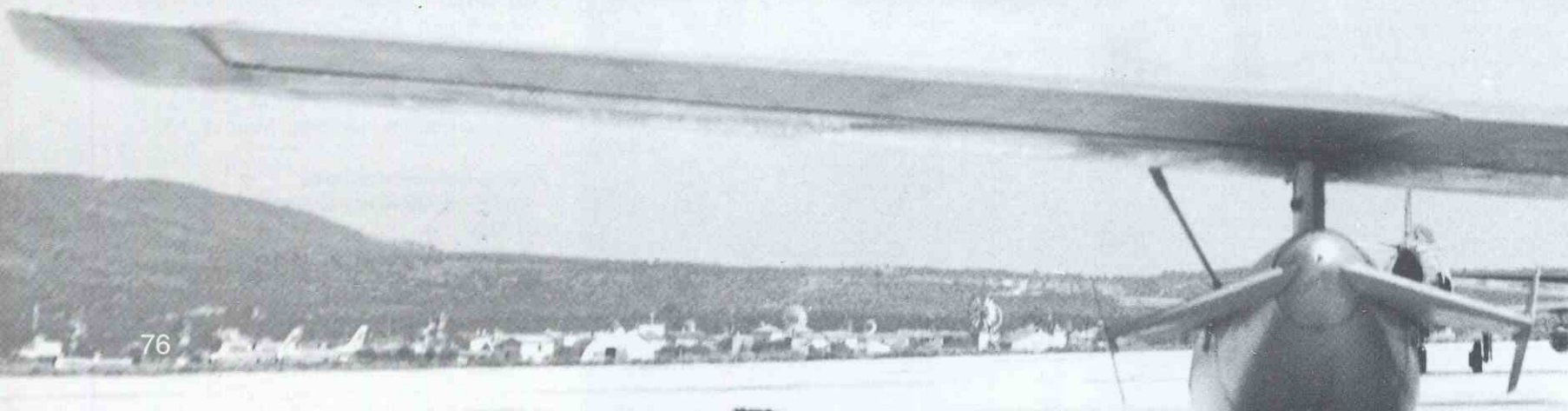
En el mes de enero de 1994, el Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, solicitó al que suscribe la posibilidad de reconstruir la HISTORIA del Sabre en el Ala nº 4.

Su idea era publicar en la Revista Aeroplano las historias del F-86-F en las distintas Unidades de Caza; de hecho se han publicado que yo sepa la de Escuela de Reactores escrita por el General Jorge Mora, la de Zaragoza por el Capitán Pérez Cruz, la de Manises por el General Bautista, la de Torrejón por el General Hidalgo y la de Morón por Rafael de Madariaga.

Mi primer pensamiento fue de defensa: "llegué a la Unidad en sus postrimerías" el que más podría saber era el General Enrique Page, pero desgraciadamente había sufrido un accidente cerebral que le incapacitaba para este asunto.

Cuando por fin, tras forcejeos dialécticos acepté la "misión", inmediatamente recordé, de manera súbita, el chiste del viejo que se casa con joven e inexperta; al constatar que su futura suegra no ha instruido convenientemente a la novia en los deberes del tálamo nupcial exclama: "Pues estamos listos entre tu que no sabes y yo que no me acuerdo"

Efectivamente este es el mismo caso. El autor, al regreso del Curso de Caza Avanzado que efectuó en la Base Aérea de Luke fue destinado al Ala de Caza nº 4 que al año y pico fue disuelta. No obstante aceptó el reto de reconstruir lo inexistente porque fue su primer destino como oficial profesional "a las grandes Unidades" (como se decía en aquella época en la A.G.A.) y, además constata, que después de más de



cuarenta años de servicio en activo, catorce traslados, muchas penalidades, estrecheces económicas, alegrías, satisfacciones, tristezas ..., en la dulce nostalgia del "reservista prematuro" que mira hacia atrás sin ira, su primera unidad como Teniente recién pescado: el Ala nº 4 y, la última como Coronel: el Ala nº 54 (hoy CLAEX) son las que de manera más indeleble e imperecedera quedaron grabadas en la parte aeronáutica-militar de su alma.

Este trabajo se ha dilatado en el tiempo debido a problemas de conseguir información y a que el autor que no se inspira ante un ordenador, necesita lápiz y goma. Así ha pasado el tiempo, hasta que el actual Jefe del Servicio, enterado casualmente de la existencia del "manuscrito" (no carmesí como el de Antonio Gala, más bien "amarillento" por el tiempo) ha tenido la gentileza de aceptarlo tal cual.

SÍNOPSIS DE UNA HISTORIA EFÍMERA

El nacimiento del 41 Escuadrón de Caza, como hijo del Ala de Caza nº 1 y "alevín" de lo que más tarde sería el Ala de Caza nº 4, se produce el 19 de septiembre de 1956 (BOA 110) y, en la misma Orden, que en aquellos tiempos no iban numeradas como en la actualidad, se disuelve el Tercer Grupo de Fuerzas Aéreas.

El 5 de Abril de 1958 el 41 Escuadrón queda adscrito al Mando de la Defensa Aérea.

El 17 de junio de 1959 se crea el Ala de Caza nº 4.

Por escrito de 16 de Marzo de 1963, con efectos de la Revista de Comisario de primero de mayo del mismo año, con bastante más pena que gloria, el Ala de Caza nº 4, fallece víctima de los recortes presupuestarios, del imparable incremento el tráfico aéreo turístico, expansión del Aeropuerto de Son San Juan, de la falsa creencia que la operación de una Unidad de Caza era incompatible con el ordenamiento del tráfico comercial y muy especialmente por la escasa visión respecto al valor estratégico de una plataforma excepcional en el centro del Mediterráneo Occidental.

En estos tres párrafos se condensa la historia de una Unidad de vida corta pero fructífera, que indudablemente dejó su huella y su impronta en el conjunto de las Unidades del maravilloso F-86, "The Last Real Fighter" (lema del Escuadrón 4517 de la USAF), y que asumió el Ejército del Aire como propio.

Pero la HISTORIA de una Unidad no puede resumirse escuetamente como la parca

reseña de una Hoja de Servicios, es la historia de sus hombres, sus esposas, sus hijos, sus muertos, sus huérfanos, sus éxitos, sus fracasos, su tradición, etc. En definitiva la HISTORIA es tradición y la hacemos entre todos.

El hecho de su disolución ha creado graves dificultades para reconstruir su historia. Hoy, es posible viajar a Torrejón, Morón, Zaragoza, Talavera, etc. y, con una buena dosis de paciencia y resistencia al polvo, se puede localizar casi todo.

La documentación escrita del Ala de Caza nº 4 se supone dispersa entre un almacén de la Base Aérea de Son San Juan (sin clasificar), unos sótanos de la Base Aérea de Zaragoza (destruida en una inundación), una habitación en el Sector Aéreo de Baleares, la Maes-



Personal 41 Escuadrón de Son San Juan y Ala nº 4

FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
		ARMA AVIACION S.V.			Sgto. D. Manuel López Galdeano de la B.A. de Pollensa.
16-10-56	121	Cte. D. Emilio Rodríguez de Castro Martínez (R) del Ala de Caza nº1 (V).			Sgto. D. Amadeo González Rodríguez. A las órdenes de mi Autoridad.
		Cap. D. Vicente Berna Mestanza (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Julio Alcón Cuadrillero. A las órdenes de mi Autoridad.
		Cap. D. Luis González Olmedo (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Francisco García Romero. B.A. de Gando.
		Cap. D. Ramón Jurado Gómez del E.M. de la Z.A. de Canarias y Africa Occidental (V)			Mecánicos Radiotelegrafistas
		Cap. D. Carlos Isasi-Isasmendi y Adaro (R) del Ala de Cazan nº 1 (V)			Bgda. D. Jaime Juan Amengual. A.G.A.
		Cap. D. Enrique Ortiz de la Cruz (R) de la Base Aérea de Pollensa (V)			Sgto. D. Jenaro Díez de Heredia Aguirre. Escuela de Reactores. (V)
		Tte. D. Luis Ausín Manzano (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Carlos Manuel de los Riscos Murciano. A las órdenes de mi Autoridad.
		Tte. D. Francisco Durán Chávez (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Emilio Sánchez Alvarez. B.A. de Gando (V)
		Tte. D. Juan Martínez de Pisón Díaz (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. José Luis de los Riscos Murciano. A las órdenes de mi Autoridad.
		Tte. D. Jaime Álvarez del Castillo (R) del Ala de Caza nº1 (V)			Armeros Artificieros
		Tte. D. Joaquín Botella García (R) de la B.A. de Reus (V).			Tte. D. Luis Perruca González (C.E. de Sistemas de Control de Fuego) de la Escuela de Especialistas.
		Tte. D. Juan Antonio Ferrero y Ruiz de la Prada (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Sgto. D. Juan Antonio Haces Gómez (C.E. de Mecánico Armero). A las órdenes de mi Autoridad (V)
		Tte. D. Ignacio Manuel Quintana Arévalo (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Sgto. D. Jesús Latorres Fernández. A las órdenes de mi Autoridad.
		Tte. D. José Luis Martínez García (R) de la B.A. de Reus (V)			Sgto. D. Eduardo Díaz Sánchez. A las órdenes de mi Autoridad.
		Tte. D. Benito Puente Munar (R) del Ala de Caza nº1 (V)			Sgto. D. Esteban Chicón Lorca (C.E. De Mecánico de Sistemas de Visores) del Ala Caza nº 1 (V)
		Tte. D. José Luis Barroso Guerra (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Arturo Torres Antolín. A las órdenes de mi Autoridad.
		Tte. D. Mariano Ascaso Señor (R) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Juan Manuel Vicente Tormero (C.E. Mecánico Armero). A las órdenes de mi Autoridad.
		ARMA AVIACION S.T.			Cabo 1º D. Manuel Ibáñez Ruiz de Alegría. A las órdenes de mi Autoridad.
		Cap. D. Enrique González Pedraza (sin apt. para S.V.) de los Servicios de la Z.A. de Marruecos (V)			Cabo 1º D. Antonio Sánchez Frías (C.E. Mecánicos de Sistemas de Visores) Ala de Caza nº 1 (V)
		Tte. D. Alejandro Ragosín Ragosín (sin apt. para el S.V.) de la Z.A. de Baleares (V)			Cabo 1º D. Lorenzo Soler Súñer (C.E. Mecánicos de Sistemas de Visores). Ala de Caza nº 1 (V)
15-10-56	121	Tte. D. Pedro Crespi Martorell (sin apt. para el S.V.) de la Z.A. de Baleares (V)			Cabo 1º D. Enrique Navarro Carrión (C.E. Mecánico Armero) Ala de Caza nº 1 (V)
		Bgda. D. Anastasio Martín Santero de la Sexta Escuadrilla de Automóviles de la B.A. de S.S.J. (V)			Auxiliares de Fotografía y Cartografía
		Bgda. D. Luis Pomar Forteza de la B.A. de Gando (V)			Sgto. D. Basilio Cruz Cazcarra Oliveros E.M. de la R.A. Pirenaica.
		Sgto. D. Damián Molada Valero de la B.A. de Pollensa (V)			Mecánicos Conductores y Conductores
		Sgto. D. Ismael Hernández Blanco de la B.A. de Gando (V).			Sgto. D. Francisco Zanoguerra Vidal. B.A. de Tetuán (V)
		Sgto. D. Gregorio Oliver Obrador de la B.A. de Pollensa (V)			Sgto. D. Antonio Llabrés Moranta. Ala de Caza nº 1
		Sgto. D. Hilario Gutiérrez Merchán de la Escuela de Reactores (V)			Sgto. D. Miguel Massanet Frenerías. A las órdenes de mi Autoridad.
		Mecánicos Motoristas de Aviación			Cabo 1º D. Juan Alorda Moya. A las órdenes de mi Autoridad.
		Tte. D. Joaquín Ramírez de Cartagena Vila (Curso Especial Mecánico de Avión a Reacción) a las órdenes de mi Autoridad a la B.A. de Son San Juan (V)			Cabo 1º D. Ismael Sánchez Estélez. Tercer Escuadrón Automovilístico (V)
		Tte. D. Rafael Coll Barceló (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V).			Cabo 1º D. Calixto Fernández Cornejo. B.A. de Gando.
		Bgda. D. Félix Peña Allén (C.E.M.A.R.) de la B.A. de Gando (V)			Cabo 1º D. Manuel Sánchez Valentín. A las órdenes de mi Autoridad.
		D. Miguel Zotes Castro (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)			Abo 1º D. Antonio Hernández Armada. Ala Caza nº. 1
		D. José García Ruiz (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)			Enfermeros Auxiliares de Sanidad
		Sgto. D. Francisco Taucó Cruchaga (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)			Sgto. D. Serafín Guiscafré Genovard. B.A. de Reus (V)
		Sgto. D. Antonio Cámara Agustín (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)			Escribientes
		Sgto. D. José Martínez Barros (C.E.M.A.R.). Escuela Militar de Paracaidismo (V)			Sgto. D. José García Pinos de los Servicios de la Z.A. de Baleares (V)
		Sgto. D. Alberto Lasheras Pérez (C.E.M.A.R.) de la Base Aérea de Reus (V)			Sgto. D. Manuel Pallarés Martínez. A las órdenes de mi Autoridad (V)
		Sgto. D. Juan Puigcerver Cañellas (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			Mecánicos Motoristas
		Sgto. D. Ramón Rovellada Gornés (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			Sgto. D. Esteban Campos Álvarez (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Sgto. D. Juan Díaz Rosario del Ala de Caza nº 1 (V)			Sgto. D. Ramón Barco Bueno (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Sgto. D. Ramón Suárez Fernández a las órdenes de mi Autoridad (V)			Sgto. D. José Sánchez Segarra (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Sgto. D. José Ramón Suárez Fernández a las órdenes de mi Autoridad (V)			Sgto. D. Pedro Oliver Martínez (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. José Manuel Encuentra Avenzoa (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1			Sgto. D. Marcelo Rodríguez Porto (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. Diego Alcalá Ruiz (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)			Sgto. D. Francisco Torres Lázaro (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. José Luis Alonso Delgado (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Luis Arregui Morales (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. Luis Antonio Indart Yoldi (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			Cabo 1º D. Fernando González Kindler (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. Juan Sáez López (C.E.M.A.R.) Escuela Militar Paracaidista			Cabo 1º D. Alberto Bazán Benito (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. Julián García Merino (C.E.M.A.R.) Ala Transporte nº 35 (V)			Montadores Electricistas
		Cabo 1º D. Carlos Alonso Ibáñez (C.E.M.A.R.) de la B.A. de Los Llanos (V)			Sgto. D. Mauro Alonso Medina. Curso Especial Inst. Electricas. (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. José María de Antonio Carrera (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			Sgto. D. Nicasio Abad Bernabé. (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Mecánicos Electricistas			Mecánicos Radiotelegrafistas
		Sgto. D. José Plaza Moreno (C.E.M.A.R.) de la Escuela Básica de Pilotos (V)			Tte. D. Salvador Vidad Morales. A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. Manuel García S. Bernardo (C.E.M.A.R.) de la B.A. de Gando (V)			Mecánicos Conductores y Conductores
		Cabo 1º D. Juan Bonnin Torres (C.E.M.A.R.) de la Base Aérea de Pollensa (V)			Cabo 1º D. Ramón Bullón Alemany. A las órdenes de mi Autoridad (F)
		Cabo 1º D. Miguel Martín Velasco (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			ARMA AVIACION S.V.
		Cabo 1º D. Julio Antonio Reviejo González (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)			Tcol. D. Gonzalo Hevia y Alvarez de Quiñones (R) del Ala Caza (V)
		Cabo 1º D. Juan de Blas Iturralde (Curso Especial Sistemas Hidráulicos) Ala Caza nº 1 (V)			Cte. D. Gerardo Escalante de la Lastra (R) de la Jefatura del Servicio de Armamento (F).
		Cabo 1º D. Manuel Millán Cuesta (C.E. Inst. Eléctricas) de la Escuela de Especialistas (V)			Cte. D. Francisco Fernández Salaverri del E.M.A. (V).
		Cabo 1º D. Antonio Linón Pérez (C.E.M.A.R.) Órdenes de mi Autoridad (V)			Tte. D. Juan Pombo Balbás (R) del Ala Caza nº1 (V).
		Cabo 1º D. Valentín Feito Montero (C.E. Instrumentistas) del Ala de Caza nº 1 (V)			
		Cabo 1º D. José Javier Echarte Anocibar (C.E.M.A.R.) B. A. Los Llanos (V)			
		Cabo 1º D. Lino Villar Vergara (C.E.M.A.R.) Ala Caza nº 1 (V)			
		Cabo 1º D. Francisco Navarro Carrión (C.E. Sistemas Hidráulicos) Ala Caza nº 1 (V)			
		Radiotelegrafistas			
		Tte. D. Miguel Mellado Sánchez del Tercer Escuadrón de Transmisiones (V)			
			26-10-56	126	
			28-11-56	139	

tranza Aérea de Albacete, el destacamento de Son Rullán (hoy enajenado), el Archivo General del Cuartel General del Aire, el Archivo Histórico en el Castillo de Villaviciosa de Odón, etc.

Al no estar totalmente informatizados ni el Archivo General ni el Histórico, la localización de documentos de interés relacionados con el Ala de Caza nº 4 resulta difícil de encontrar.

Como contraste, resulta envidiable como en Ejércitos del Aire de otros países, se mantienen escrupulosamente los historiales, tradiciones, reliquias; incluso las denominaciones, lemas, escudos y numeraciones de sus Unidades que permanecen invariables desde la Primera Guerra Mundial. Por ejemplo el Escuadrón "Lafayette", fundado por voluntarios americanos, sigue en su emblema con la cabeza de un indio en recuerdo de sus aliados del otro lado del Atlántico en la Primera Gran Guerra; entonces tenían Bleriot, Farman, hoy Mirage 2000 o Rafales, pero en sus signos exteriores nada ha cambiado; lo mismo sucede con el "Cigognes" del as Guinemer, con el "Ile de France", con el "Vendée", con el "Alsace-Lorraine"; es emocionante contemplar como en el "Normandie-Niemen" recuperaron el motor del avión de su Jefe caído sobre Rusia en los años cuarenta y sus mecánicos después de limpiar barro y herrumbre de décadas lo depositaron con mimo en el Museo particular del Escuadrón.

Tenemos mucho que aprender, somos unos iconoclastas y más de uno habrá cambiado un par de veces de destino al año, sin moverse del sitio, simplemente porque caprichosamente se cambia la numeración de la Unidad. ¿Cuántos kilos de pintura hemos gastado en cambiar números en los fuselajes? El Ejército del Aire es evidentemente joven, pero si matamos sus tradiciones, lo será eternamente.

LA PLATAFORMA Y SUS UNIDADES

La Base Aérea de Son San Juan se encuentra 10 kilómetros al este de la ciudad de Palma de Mallorca.

A principios de la década de los años 30, el Predio de Son San Juan fue habilitado como aeródromo para uso del Aero Club de Baleares y abierto al tráfico civil en Septiembre de 1935, siendo utilizado a partir de entonces por la compañía nacional Líneas Aéreas Postales Española (L.A.P.E.), antecedente remoto de nuestra Iberia de hoy.

El 30 de agosto de 1936, principios de la guerra civil, comenzaron a operar desde el aeródromo tres Fiat CR-32 y tres Savoia SM-81.

El 6 de septiembre del mismo año, se celebró el primer acto de carácter castrense, con asistencia de autoridades locales y público, con motivo de la imposición de una condecoración al piloto Sr. Carestiano.

A partir de 1937 estuvieron estacionadas en Son San Juan las Unidades siguientes:

- X Grupo Autónomo de Caza (material CR-32)
- XXV Grupo de Bombardeo Nocturno (material SM-81)

- 8ª División de Bombardeo Veloz constituida por los Grupos XVII y XVIII (material Savoia SM-79).

Al finalizar la Guerra Civil, ya en 1940, se organizó el Regimiento Mixto de Aviación nº 3 integrado por las Unidades que a continuación se indican:

- 113 Grupo de Bombardeo (material Henkel 111)
- 28 Grupo de Caza (material FIAT CR32)
- 51 Grupo de Hidros (situado en la Base de Pollensa)

Este último Grupo, a partir del mes de Abril de 1945, pasó a constituirse en 51 Regimiento de Hidros.

El Regimiento nº 3 estuvo mandado sucesivamente por los Coroneles Llorente, Gil Mendizábal, Gomá y Bermúdez de Castro.

En 1951, por Orden Ministerial de 20 de febrero (BOA nº 18), se crea la Base Aérea de Son San Juan que estuvo mandada hasta la llegada del Coronel Galarza, sucesivamente por los Coroneles Bermúdez de Castro y Galán Guerra.

En noviembre de 1952 el Regimiento Mixto nº 3 pasa a denominarse 3º Grupo de Fuerzas Aéreas.

El 3 de agosto de 1954 se estaciona en la base Aérea de Son San Juan la 50 Escuadrilla de Salvamento (con material anfibio Grumman Albatros AD-1), que sucesivamente toma las denominaciones siguientes:

- 55 Escuadrilla de Salvamento (01.06.59)
- 801 Escuadrón de Salvamento (01.04.65)
- 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas (03.11.67)

Cuando los Grumman Albatros causaron baja en inventario del Ejército del Aire, la búsqueda y salvamento de nuestra zona de responsabilidad en el Mediterráneo Occidental pasa a efectuarse con aviones CASA 212 (versión SAR) y helicópteros de fabricación francesa Puma.

Como hemos visto en el apartado "SÍNTESIS..." en septiembre de 1956 se organiza el Escuadrón de Caza nº 41 y queda disuelto el 3º Grupo de Fuerzas Aéreas.

Constituida el Ala de Caza nº 4, en el año 1959, pasa a ser mandada por el Coronel Galarza hasta su disolución; al tiempo ejerce la jefatura de la Base y, sigue como tal tras la disolución del Ala hasta su destino como Agregado Aéreo en la Embajada de España en Londres.

De las obras efectuadas en la Base para acondicionar su infraestructura a los F-86, solo se ha encontrado un documento en el Archivo Histórico; un escrito fechado en 1954 en el que la entonces Dirección General de Protección de Vuelo anuncia, para primeros de enero de 1955, la terminación de las obras de infraestructura acometidas para recepción del material americano en las Bases Aéreas de Manises, Valladolid, Talavera la Real y Son San Juan.

Por aquella época, la mayoría del tráfico aéreo civil nacional, que en cuanto a líneas aéreas se efectuaba con aviones DC-3 (Iberia) y Bristol 170 (Aviación y Comercio), operaba desde el muy cercano Aeropuerto de Son Bonet.

El 7 de julio de 1960 aparece una Orden en el BOA, que tal vez ignora la circunstancia reseñada en el primer párrafo del



'Don' Felipe Galarza Sánchez, Coronel Jefe del Ala de Caza nº 4.

"Canario" Azuela



De izquierda a derecha: Torre de control y jefatura, Monumento a Icaro, Plaza de Armas y Pabellón de Oficiales.

apartado "LA PLATAFORMA Y SUS UNIDADES"; en efecto, en dicha Orden se abre al tráfico civil el Aeropuerto de Son San Juan.

Cuando en el año 1963 el Ejército del Aire decide disolver la unidad de Sabres, personal americano comenta que no acierta a comprender esa medida, ya que Son San Juan constituye un portaaviones insumergible sin necesidad de un caro abastecimiento y un grupo de combate que tenga que protegerlo en permanencia; prueba de ello es que sus Unidades lo utilizaron con bastante frecuencia como trampolín de sus operaciones y maniobras en el Mediterráneo Occidental.

Con la marcha de los Sabres, la desidia de unos, la dejadez y negligencia de otros, la falta de presupuestos, etc. hacen que la infraestructura de Son San Juan se vaya cocinando en su propia salsa. Medio Pabellón de Oficiales resulta casi inhabitable, los edificios de abastecimiento son demolidos por ruina total, el techo raso de una Escuadrilla de tropas se desploma, los jaramagos vencen en las calles al alquitrán, el primer refugio blindado para aviones de caza, que gratuitamente construye como demostración una empresa del ramo es utilizado; ¡como almacén de chatarra!

Por otro lado el brutal incremento de tráfico aéreo turístico hace que el Aeropuerto tenga que expandirse y la solución más fácil, es hacerlo a costa del patrimonio del Ejército del Aire.

Afortunadamente, a principios de los años 90 manda la Base un mallorquín de pro, el Coronel Santaner (q.e.d.); como una hormiga, con sus propios medios y sus soldados comienza la tarea de "restau-

ración"; por otro lado logra convencer al Estado Mayor del Aire (EMA) de la importancia estratégica de "su" Base. Hoy gracias a su tesón, dedicación y lealtad al servicio, a la comprensión de (EMA) y al eficaz apoyo de la Dirección de Infraestructura, da gusto pasear de nuevo por lo que queda de la Base y comprobar que el refugio de aviones se utiliza, finalmente, para lo que fue proyectado.

LA PRIMERA MISIÓN

De acuerdo con el documento del Sector Aéreo de Valencia encontrado en el Archivo Histórico, el día 2 de noviembre de 1956, 25 aviones están dispuestos en el Ala de Caza nº 1

de la Base Aérea de Manises para su traslado en vuelo a la Base Aérea de Son San Juan. Ese traslado de 24 aviones (uno regresaría a Manises por avería en el motor) puede considerarse la primera misión del recién nacido 41 Escuadrón.

La expedición para el traslado está mandada por un piloto excepcional que pertenece al club internacional de los "ases" de caza: 12 derribos sobre Rusia con la Escuadrilla Azul, Medalla Militar Individual conseguida con vetusto hidro en acción heroica frente al puerto de Cartagena, Cruz de Hierro Germana lograda en el frente ruso durante la 2ª Guerra Mundial; se trata del Teniente Coronel Hevia, no hace mucho fallecido en su casa mallorquina de la hermosa bahía de Pollensa.

Según un escrito de la Jefatura de la Base Aérea de Manises al Jefe de la Región de Levante (Valencia), encontrado en el Archivo Histórico, la misión comenzó a las 12:30; los pilotos que trasladan los aviones además del Tte. Coronel Hevia son los ya destinados en el 41 Escuadrón de Caza que a continuación se indican:

- Comandante Rodríguez de Castro

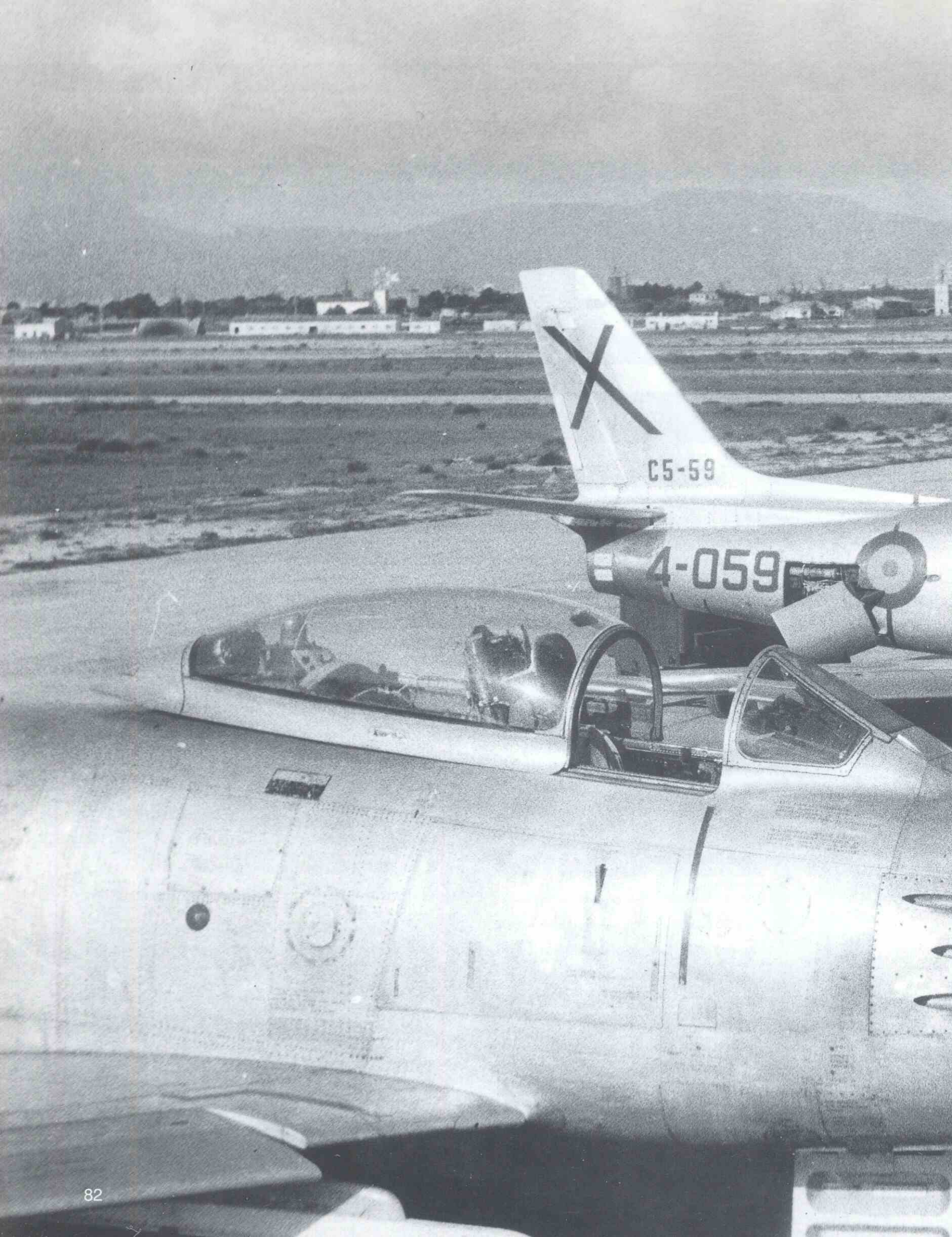


Comandante Luis Gabaldón Velasco.



Cuadro nº 2

81





- Capitán Isasi-Isasmendi
- Capitán González Olmedo
- Teniente Álvarez del Castillo
- Teniente Durán Chaves
- Teniente Ascaso
- Teniente Puente Munar
- Teniente Martínez de Pisón Díaz
- Teniente Ferrero y Ruiz de la Prada

El resto de los aviones son trasladados por pilotos del 11 Escuadrón y sus nombres no figuran en dicho escrito.



Teniente Negrón Pezzi.

Los aviones que pasan al 41 Escuadrón son los C5-73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 83, 84, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 101, 102, 103, 104, 105, 106 y 107. En el escrito no menciona que numeración de cola corresponde al avión que regresa por avería, pero sí aclara que cuando se subsane la avería se enviara en vuelo; igualmente añade que el T-33 asignado al 41 Escuadrón será enviado cuando termine la revisión que en esos momentos se le efectúa en la Base Aérea de Talavera la Real.

El personal especialista parte también en vuelo. Se utiliza el T.2B de la Región y un Grumman AD-1 de la 50 Escuadrilla de Salvamento; el Junker debe transportar a su regreso a Manises a los pilotos del 11 Escuadrón que apoyan el traslado de los Sabres. El personal especialista aerotransportado Manises-Son San Juan es el siguiente:

- Sargento MM Rovellada Gornés
- Sargento MM Díaz Rosario
- Sargento MM Puig Server
- Cabo 1º MM Encuentra Aerenosa
- Cabo 1º MM Alonso Delgado
- Cabo 1º MM de Antonio Cervera
- Cabo 1º MM Martín Velasco
- Cabo 1º ME Blas Iturralde
- Cabo 1º ME Navarro Carrión
- Cabo 1º ME Reviejo González- Cabo 1º ME Feito Montero
- Cabo 1º ME Villar Vergara
- Sargento AA Chicón Lorca- Cabo 1º AA Sánchez Frías
- Cabo 1º AA Soler Suñer

El Teniente Coronel Hevia es sin duda la "estrella" de la expedición y padre putativo de la "criatura"..., hasta abril del año siguiente; en efecto, en ese mes se designa Jefe de la Base Aérea de Son San Juan al Coronel Galarza, que más tarde se convertiría en el primer y único Coronel del Ala de Caza nº 4.



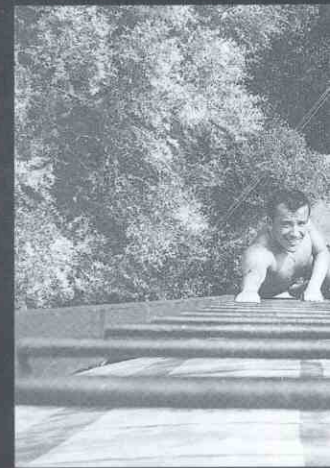
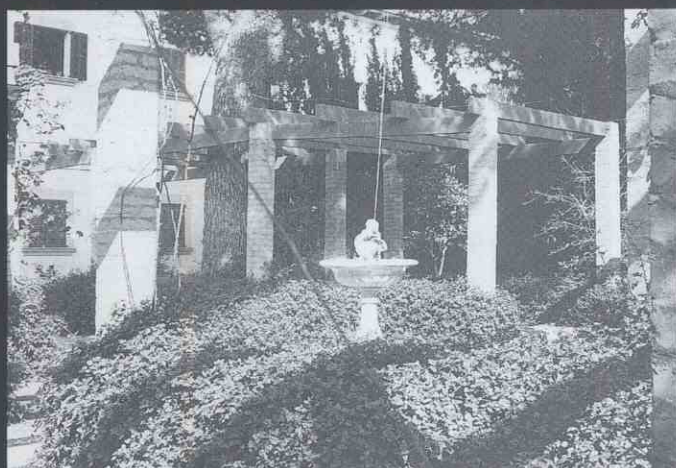
Teniente José Pablo Guil Pijuan.

*El autor de este artículo
momentos antes
de efectuar una misión
de entrenamiento.*



Año 1958

FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
08-01-58	4	Cte. D. Luis Gabaldón Velasco (R). A las órdenes de mi Autoridad. R.A. Central (V). E. Caza 41. Cte. D. Vicente Berna Mestanza (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares (V). E. Caza 41. Cte. D. Darío Arana Zurita. (R). A las órdenes de mi Autoridad. R.A. del Estrecho (V). E. Caza 41. Cte. D. Manuel Negrón Pezzi (R). A las órdenes de mi Autoridad. R.A. Levante (V). E. Caza 41. Cte. D. José Luis Martínez García (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares. (V). E. Caza 41. Cte. D. Joaquín Botella García (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares. (V). E. Caza 41. Cte. D. Luis Fernando Suevos Orduña. (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares. (V). E. Caza 41. Cte. D. José María del Río Echevarría. (R) Ala rec. nº. 28 (V). E. Caza 41. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u>	28-06-58	78	Tte. D. Jesús María Martín Cervera (R) de la Escuela de Reactores (V). B.A. de Son San Juan.
31-01-58	14	Sgt. D. Jenaro Díaz de Heredia Aguirre (V). E. Transmisiones. B.A. de Son San Juan. <u>ARMA AVIACION S.T.</u>	23-07-58	88	Cte. D. Andrés Serra Tous (R) A las órdenes de mi Autoridad Z.A. Baleares.(V). B.A. Son San Juan. <u>Escuela Ayudantes Superiores Aeronáuticos</u>
19-02-58	23	Bgda. D. Mateo Vives Marqués (V). 5º Edrón de Transmisiones. B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Motoristas de Avión</u> Tte. D. Jaime Mascaró Reus. (C.E.M.A.R.) (V) de la Maestranza Aérea de Albacete. B.A. de Son San Juan. <u>Cuerpo de Sanidad del Aire</u>	20-07-58	91	Ayudante de 2ª D. Augusto Camacho Rodríguez (Aeronáutica) de la Escuela de Ayudantes (V). B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Conductores y Conductores</u>
17-03-58	33	Cap. D. Santiago Luelmo Román. Excedente plantilla A. S. Bonet. E.C. 41 (F). <u>Mecánicos Motoristas de Avión</u>	28-07-58	91	Cabo 1º D. Manuel Noguera Ortín de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Nicolás Trobat Pastor de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Isaac Lorenzo Prieto de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Pedro Alemany Palmar de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. <u>Montadores Electricistas de Avión</u>
30-05-58	66	Sgt. D. Manuel Caballero Ureña. (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad. (V). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Emiliano Calvo García (C.E.M.A.R.) del Ala Bomb. Leg. 25 (V). B.A. Son San Juan. Cabo 1º D. Alfredo Cervera Vilabra (C.E.M.A.R.) del Grupo EMA (V). Base Aérea de Son San Juan. Cabo 1º D. Alfonso Castellanos Femenia (C.E.M.A.R.) del Ala Bomb. Leg. 26 (V). Base Aérea de Son San Juan. <u>Montadores Eléctricistas de Avión</u> Bgda. D. Tomás Campos Cortés, de la B.A. de Reus (F) B.A. de Son San Juan. Sgt. D. Cipriano Lillo Fuentes (C.E.M.A.R.) del Ala Caza núm 2 (V). Base Aérea de Son San Juan. Sgt. D. Julio Ramos Martín, de la Escuela de Especialistas (F). Base Aérea de Son San Juan. Cabo 1º D. Serafín Caride Iglesias (C.E.M.A.R.) De la Escuela Básica Pilotos (V) B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u> Bgda. D. Manuel Martínez Pastor. Del Ala Transporte nº. 35 (V). B.A. de Son San Juan. Sgt. D. Venancio Jarrín Moreno. Del Ala de Caza nº 3 (F). B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Conductores y Conductores</u> Bgda. D. Juan Oliver Colom. Del Ala de Bomb. Leg. 26 (V). B.A. de S. S. Juan.	25-09-58	116	Sgt. D. Vicente Miralles Parrés (C.E.M.A.R.) de la Escuarilla de VSM de Somosierra (V) B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Motoristas de Avión</u>
			17-11-58	138	Sgt. D. Domingo Mesa Miró del Ala Mixta 36 (V). B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u> Sgt. D. Antonio Villanueva Ariza del Ala de Caza núm. 2 (V). <u>Armeros Artificieros</u> Cabo 1º D. Antonio García Franco del Ala de Bomb. Leg. 27 (V). Base Aérea de Son San Juan. <u>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</u> Cabo 1º D. Antonio Fernández Campián. A las órdenes de mi Autoridad (F) B.A. de Son San Juan. <u>ARMA AVIACION S.T.</u>
			26-11-58	142	Cap. D. Juan Panadés Jaume. A las órdenes de mi Autoridad. Z.A.B. (V). B.A. de S. S. Juan. <u>Capellán</u>
			28-11-58	144	Capellán D. Angel Muñoz Rubio. Disponible R.A. Central. Esc. 41. Base Aérea de Son San Juan. <u>Montadores Electricistas de Avión</u>
			09-12-58	148	Sgt. D. Jesús Chavarino Chavarino (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza núm. 5 (V). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Manuel del Rey Yanguas del 1º Grupo Trans. (V) B.A. de S. S. Juan. D. Paulino del Río Hernández de la Esc. de Esp. (V). B.A. de S. S. Juan. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u> Cabo 1º D. Esteban Moreno Ovejero de la Escuela de Observacion (V). Base Aérea de Son San Juan. <u>Mecánicos Conductores y Conductores</u> Bgda. D. José Blanch Gari del Ala Bom. Lig. nº 27 (V). B.A. de S. S. Juan. Cabo 1º D. Francisco Fullana Massanet de la 6ª Ella. de Automovilismo (V). Base Aérea de Son San Juan.





"Canario" Azuela

· Vista del aparcamiento desde el edificio del Escuadrón.

La fuerte personalidad de estos dos hombres, su formación humana y aeronáutica, su prestigio, su liderazgo y sus idiosincrasias contrapuestas imprimieron carácter a la Unidad.

Cuentan los viejos del lugar que sus roces producían "chispas" hasta que un día, por una cuestión de lealtad "cuesta abajo" Don Felipe se enfrentó violenta y telefónicamente con su superior inmediato y fue mandado a "descansar" 14 días a Pollensa. Al enterarse Hevia llamó a la misma Autoridad para decir que suscribía lo manifestado por su Coronel; también fue enviado 14 días a Pollensa y en ese periodo de convivencia forzada, al parecer, aprendieron a comprenderse y sobrellevarse mejor. Desafortunadamente ambos están ya en los luceros pero habría sido interesante hacerles una pregunta sobre esa experiencia.

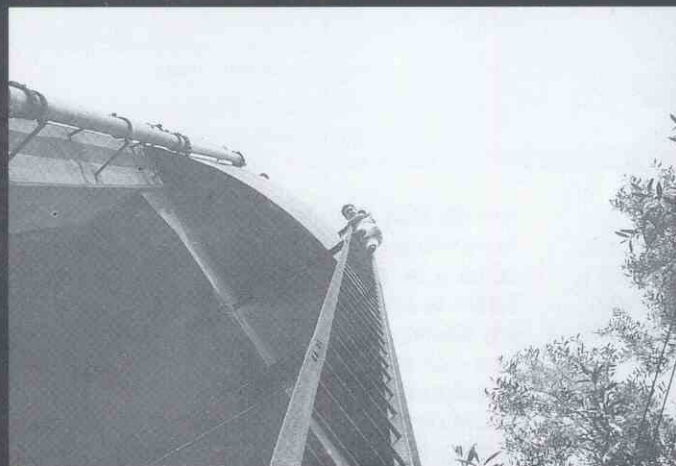
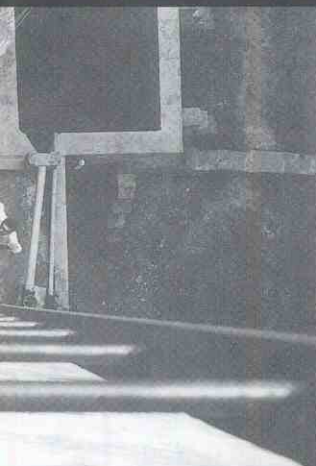
PERSONAL

Lo que una Unidad aporta al conjunto de la organización es la suma de las capacidades y aptitudes de todos sus componentes, unido al liderazgo de sus Jefes para extraer de ellos lo mejor de sus características.

Por esa razón se ha efectuado un barrido por los Boletines de la época, para elaborar el listado de personal que con su esfuerzo personal, contribuyeron a lo que fue el 41 Escuadrón/Ala nº 4. La labor ha sido tediosa y difícil, porque los Boletines de la época no consolidaban, como ahora, los destinos en un apartado único, se presentaban dispersos a lo largo de la publicación; por esa razón es posible que alguna persona se haya escapado a este proceso, en tal caso, el autor pide anticipadamente perdón por la omisión.

Por otro lado, las cosas no debían estar muy claras en el organismo encargado de los destinos; al principio, los pilotos en general van destinados al 41 Escuadrón, aunque hay bastantes excepciones que salen destinados a la Base Aérea de Son San Juan; los suboficiales especialistas son destinados también a la Base Aérea y no al Ala, en contra de lo que sucede en las restantes Alas de Caza, donde sus especialistas son destinados a las Alas 1, 2, 3, 5 y 6. Se da también el caso de pilotos sin aptitud para material reactor como por ejem-

De izquierda a derecha: vistas de los jardines del Pabellón de Oficiales, depósito de agua y piscina.



FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
		Arma Aviación S.V.			Arma Aviación S.V.
20-01-60	9	Teniente D. Valerio Delgado Ruita (R) (V)	06-08-60	95	Cte. D. Mariano Pérez Jaraiz (R) (V) del Ala 1
20-01-60	9	Teniente D. Juan de Ríos Fernández Rubio R (V)			Arma Aviación S.T.
19-01-60	9	<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>			Tte. D. Jesús Atienza Bueno (V)
		Sargento D. Diego Alcalá Ruiz (V)			Tte. D. Juan Antonio Guardiola Viudes (V)
		Sargento D. Alfonso Castellón Fomenias (V)			Cuerpo de I.A.
		Sargento Ramiro Moreno Martínez (F)			Cte. D. Manuel Serrano Herrero (F)
		Sargento Luis Díaz Aguilera			<u>Escala de Auxiliares Administrativos</u>
		Cabo 1º Alejandro Martínez Magán (V)	24-08-60	102	Aux. 2º D. Luis González García (2A de Marruecos?) (F)
		Cabo 1º Daniel Focal Yañez (V)			<u>Arma de Aviación S.T.</u>
		Cabo 1º Ramón Serra París (V)	26-08-61	03	Bgda. D. Bartolomé Sbert Vidal (V)
		<u>Armeros Artificieros</u>			Bgda. D. Antonio Planas Riudavets (V)
		Cabo 1º Rafael Simó Bibiloni (V)			Bgda. D. Pedro Amengual Riera (V)
		<u>Mecánico de Transmisiones</u>			Sgto. D. Miguel Bañuls Femenia (V)
		Cabo 1º Gustavo Pérez Vilata (V)			<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>
		Cabo 1º Antonio Rodríguez Cascocén (F)			Tte. D. Jaime Muntaner Homar (V)
		Cabo 1º David Vázquez Toledano (F)			Cabo 1º D. Juan Cervera Sintes (V)
26-01-60	12	<u>Personal Civil Escala de Delineantes</u>			<u>Escala de Ayudantes de I.A. (Aeronáuticos)</u>
		Delineante de 3ª D. Gabriel Nicolau Cerdó (V)	02-09-60	106	Ayte. 2º D. Joaquín Castelló Jaúregui (V)
10-03-60	31	<u>Armeros Artificieros</u>			<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>
		Sgto. D. José de Castro Parga (Disolución organismo. Z.A. de Marruecos)	19-09-60	113	Tte. D. Rafael García García (V)
		<u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u>			Bgda. D. Ramón Romero La Ruola (V)
12-03-60	32	Cabo 1º D. Rafael Royo Claramonte			Sgto. D. Agustín Sarmiento Vidal (F)
		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>			<u>Mecánicos de Radio y Radar</u>
31-03-60	41	Sgto. D. Antonio González Ramírez (V)			Sgto. D. Estebán Moreno Ovejero
		Sgto. D. Juan Bonnin Torres (V)			Sgto. D. Vicente Eladio Tascón Gutierrez
		Sgto. D. Félix Vicario Palacios (V)			<u>Arma Aviación S.T.</u>
		<u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u>	17-10-60	125	Cte. D. Alfonso Pizarro Santos (V)
		Cabo 1º D. Bernardino Martí Muleto			<u>Escala de Ayudantes de I.A. (Aerotecnica)</u>
08-04-60	43	<u>Cuerpo de Intendencia del Aire</u>			Ayte. 2º D. Juan San Nicolás Santamaría (F)
		Cap. D. Alejandro Quiroga y Suárez de Mendoza (de la Z.A. de Marruecos)			<u>Arma Aviación S.T.</u>
		<u>MAU S.V.</u>	24-10-60	128	Bgda. D. Mariano Laborda García (F)
9-04-60	44	Alf. D. Luis Folquera Juan			<u>Mecánicos de Radio y Radar</u>
		Alf. D. Ricardo Martín Tobías			Sgto. D. Rafael Royo Claramonte (V)
		Alf. D. Carlos Navarro Sust			<u>Arma Aviación S.V.</u>
		<u>MAU I.A.</u>	25-11-60	142	Cte. D. Manuel Vázquez Anaya
		Alf. D. Tomás Martínez González			<u>MAU S.V.</u>
		<u>MAU S.T.</u>	14-12-60	150	Alf. D. Luis Medina Pascual
		Brig. D. Jaime Pruled Sarot			Alf. D. Gonzalo M. Gil Álvarez
		<u>Arma Aviación S.T.</u>			<u>MAU S.T.</u>
11-05-60	59	Sgto. D. Mateo Caparrós Paredes (V)			D. Luis Grande Menéndez
		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>			<u>Arma Aviación S.T.</u>
		Bgda. D. Luis Merino Bolonga (V)	30-12-60	157	Sgto. D. Ángel Sánchez Sánchez (V)
		Bgda. D. Pablo Guillén Solana (V)			Sgto. D. Jaime Ferrer Colomar (V)
		Bgda. D. Juan Quintana Puigvert (V)			<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>
		Bgda. D. Fernando García Les (V)			Cabo 1º D. Damián Moreno Rico
		Bgda. D. Antonio Cámara Angustín (V)			<u>Radiotelegrafistas</u>
		Sgto. D. José Antonio Pérez Zubillaga (V)			Sgto. D. José Reus Villalonga (V)
		Sgto. D. Juan de Blas Iturralde (V)			<u>Armeros Artificieros</u>
		Cabo 1º D. Sebastián Andreu Salvá (V)			Bgda. D. Juan Antonio Haces Gómez (V)
		<u>Radiotelegrafistas</u>			Bgda. D. Antonio Herraiz Alcón (V)
		Bgda. D. Agustín Petrus Rubio (V)			Bgda. D. Jesús Satorres Folez (V)
		Sgto. D. Justo Navarrete Fernández (V)			Bgda. D. Eduardo Díaz Sánchez (V)
		<u>Auxiliares de Meteorología</u>	30-12-60	157	Sgto. D. Juan Manuel Vicente Tórner (V)
		Bgda. D. Gabriel Sbert Sintes (V)			Sgto. D. Antonio García Franco
		Bgda. D. Antonio Ferrer Mavi (V)			<u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u>
		<u>Arma Aviación S.T.</u>			Sgto. D. Marcelino Lancho Macarilla
13-07-60	86	Bgda. D. José Aguilé Forteza (V)			

plo el Capitán Goy que va destinado al 41 Escuadrón y, sin embargo, posteriormente, cuando se produce su destino a la 55 Escuadrilla de Salvamento, lo hace desde la Base Aérea y no desde el 41 Escuadrón donde por BOA estaba destinado.

De acuerdo con la Orden de 19 de Septiembre de 1956 (BOA 110) "... Los Jefes Oficiales y Suboficiales especialistas pertenecientes al Tercer Grupo de Fuerzas Aéreas... quedan a las órdenes de mi Autoridad pasando a prestar sus servicios al Escuadrón de Caza nº 41, hasta tanto les sea conferido algún destino de plantilla".

El grueso de los destinos al 41 Escuadrón y a la Base Aé-

rea de Son San Juan se produce en los meses de octubre y noviembre del año 1956; en la mayoría de los casos se especifica que "el personal continua agregado al Ala de Caza nº 1 hasta la entrega de Material de Vuelo a la Unidad a la que se les destina. El personal destinado en estos meses, relacionados por ordenamiento de Boletines Oficiales del Aire es el que figura en el cuadro nº 1.

Los destinos que se producen a la Base Aérea de Son San Juan y al 41 Escuadrón durante el año 1957 figuran relacionados en el cuadro nº 2.

El personal que pasa destinado a la Unidad o a la Base a

FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
		ARMA DE AVIACION S.V.			
05-01-61	3	Tte. D. Juan Diego Sánchez-Soto Tte. D. Luis Alcázar Sotoca. Tte. D. Héctor de Haya Gálvez	25-08-61	102	Sgto. D. José Aragón Baró (V)
		ARMA AVIACION S.T.			<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>
08-01-61	8	Cte. D. Mariano Santos González (V)	27-09-61	117	Cap. D. Ernesto García Gallard (Grupo B) (V) Sgto. D. Miguel Martín Velasco (V) Sgto. D. Adolfo Crespo Alba (V) Cabo 1º D. Manuel Rodríguez García (V) Cabo 1º D. Fernando Bordes Porte (V)
		ARMA AVIACION S.T.			<u>Armeros Artificieros</u>
		<u>Mecánicos Radio y Radar</u>			Bgda. D. Esteban Chicón Lorca (V)
24-02-61	24	Bgda. D. Ángel Ramírez Sáez (V)			<u>Mecánicos de Mantenimiento</u>
		<u>Armeros Artificieros</u>			Cabo 1º D. Pedro Juan Callejas Ruiz (V)
		Sgto. D. Lorenzo Soler Súñer (V)			ARMA DE AVIACION S.T.
		Sgto. D. Rafael Ribelles Sirvent (V)	06-09-61	121	Cap. D. Jaime Quintanés Jalaño (V) (Queda sin efecto por no haber superado curso Cte. 20 oct. 61. BOA 126) Alf. Comp. D. Juan Alemany Planisi (F)
		<u>Mecánico de Radio y Radar</u>			<u>Cuerpo de I.A. Escala de Ayudantes</u>
11-03-61	31	Bgda. D. Pedro Vadell Salas (F)			Ayte. 2º D. Juan Manuel Pascual Aguirre (V)
		ARMA AVIACION S.T.			ARMA AVIACION S.V.
07-04-61	42	Bgda. D. Miguel Lladó Vidal (V) Bgda. D. Juan Planas Sureda (V)	25-11-61	142	Tte. D. Antonio Oliver Barceló (R) (V) Tte. D. Ángel Luis Negrón Pezzi (R) (V) Tte. D. Santiago Cid Mañuz (R) (V)
		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>			<u>Radiotelegrafistas</u>
		Sgto. D. Alfredo Cervera Vilobru (V)	06-12-61	146	Bgda. D. Antonio Sánchez Martín (F)
		<u>Armeros Artificieros</u>			ARMA AVIACION S.T.
		Sgto. Constantino Rodríguez Lagasto.	18-12-61	152	Bgda. D. Miguel Quetplar Águila (V) Bgda. D. Juan Estapé Font (V) Sgto. D. Juan Mayans Surroca (V) Sgto. D. Miguel Oliver Pons (V)
		<u>Auxiliares de Meteorología</u>			<u>Controladores de Aerostación y Tráfico Aéreo</u>
		Cabo 1º D. Felipe Canavés Serra (V) (cont. en el Ala 4?)			Bgda. D. Juan Juliá Ribot (V)
		MAU ARMA AVIACION? S.V.			<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>
10-04-61	43	Alferez D. Rafael Masía Tort			Cap. D. Joaquín Ramírez de Cartagena Vila (V)
		ARMA AVIACION S.V.			Tte. D. José García Ruiz
11-04-61	44	Cte. D. Fernando Abós Bordetas (F)			Sgto. D. Valentín Feito Montero (V)
		ARMA AVIACION S.V.			Sgto. D. Luis Gordo de la Torre (F)
19-05-61	60	Sgto. D. Antonio Martínez López (R) (V) Sgto. D. Juan Sánchez Hernández (R) (V)			Cabo 1º D. Luis Tara Pastor (V)
		<u>Controladores de Aeródromo o Tráfico Aéreo</u>			Cabo 1º D. Máximo Nevado Moreno (V)
07-06-61	68	Sgto. D. José Rotper Bennasar (V)			<u>Radio Telegrafistas</u>
		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>			Sgto. D. Jaime Rotper Amengual (V)
		Sgto. José Mº Antonio Cervera (V)			<u>Mecánicos de Radio y ?</u>
		<u>Mecánicos de Radio y Radar</u>			Sgto. D. Bartolomé Mulet Aguera (F)
		Cabo 1º D. Tomás García García			Sgto. D. José Martín Fernández (F)
		<u>Mecánicos de Transmisiones (V)</u>			<u>Armeros Artificieros</u>
		Cabo 1º Enrique Mendoza Díaz (V)			Cabo 1º Francisco Torres Carrillo (V)
		<u>Auxiliares de Meteorología</u>			<u>Escribientes</u>
23-06-61	75	Cabo 1º D. Antonio Márquez Segura (V)			Cabo 1º Matías García Luque (V)
		<u>Arma Aviación S.V.</u>			<u>Mecánicos Conductores</u>
12-08-61	97	Cte. D. Francisco Javier Ferraz Castán (F) Tte. D. Marino Herránz Masía (R) (V) Tte. D. Miguel Cifre Forteza (R) (V) Tte. D. Miguel Díaz-Pintado Moraleda (R) (V) Tte. D. Antonio Miguel Ramón Mateo (R) (V) Tte. D. Luis Manuel Miró Josa (R) (V)	22-12-61	154	Cabo 1º D. Juan Guerrero Rueda (V) Cabo 1º D. Ángel Sánchez Campos (V) Cabo 1º D. Andrés Sepúlveda Sánchez (V) Cabo 1º D. José Matitos Santos (V) Cabo 1º D. Antonio Ramírez Valenzuela Cabo 1º D. Manuel Santos García (V) Cabo 1º D. Alejandro García Beltrán (V) Cabo 1º D. Santiago Manzanas Llorente (V) Cabo 1º D. Francisco Jiménez Postigo (V) Cabo 1º D. Francisco Muñoz Aguilar (V) Cabo 1º D. Juan Ruiz García (V) Cabo 1º D. Salvador Faura Orcajada (V)
		<u>Cuerpo de Sanidad del Aire</u>			
		Tte. D. Carlos Hoyos Daudén			
		<u>Arma ? S.T.</u>			
18-08-61	99	Cap. D. Pedro Crespí Martorell			
		<u>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</u>			

lo largo del año 1958 aparecen en el cuadro nº 3.

En la primera mitad del año 1959 los destinos siguen produciéndose indistintamente a la Base Aérea o al 41 Escuadrón sin un criterio bien definido.

Cuando el 17 de Junio de 1959 se crea el Ala de Caza nº 4, hubiera sido fácil añadir que todo el personal destinado en ese momento en la Base Aérea de Son San Juan y en el 41 Escuadrón pasaban a integrarse en el Ala de Caza nº 4, pero no se hace así y desde el 26 de Junio (BOA nº 77) al 11 de julio (BOA nº 83) van saliendo sucesivamente "redestinados" el personal que estaba destinado en la Base o en el Escuadrón.

El personal destinado al Ala de Caza nº 4 a lo largo del año 1960 aparece en el cuadro nº 4.

Los destinos que se producen durante el año 1961 se indican en el cuadro nº 5.

En el cuadro nº 6, se relaciona el personal que pasa destinado al Ala de Caza nº 4 durante el año 1962.

Los últimos destinos que se producen al Ala de Caza nº 4 son los que aparecen el 13 de Febrero de 1963 (BOA nº 20) de los Tenientes: Jerónimo Domínguez Palacín, Teodoro Casín Monedero, José María Benito Ibáñez, Antonio Alvarez Colas y Jesús Fernández Trujillo; el carácter de estos desti-

nos es F (forzoso) pero no llegan a incorporarse al Ala ya que, una semana más tarde, el 20 de Febrero de 1963 (BOA nº 23) se anula la orden anterior.

La disolución del Ala de Caza nº 4, que circulaba a nivel de "bulo" desde finales de 1962, no se produce mediante publicación en el BOE; se comunica a la Jefatura del Ala y Base, mediante escrito del Jefe de la Región fechado el 16 de Marzo de 1963.

A partir de entonces se organiza, la "diáspora", la "espantá" y el sálvese quien pueda. Los mallorquines y "mallorquines consortes" procuran encajarse en la Base, la 55 Escuadrilla, Embargo, Son Rullán, Pollensa, el Sector, etc.; la mayoría de los pilotos de caza consiguen colocarse con mayor o menor fortuna en las Alas dotadas de Sabre: 1, 2, 5 y 6.

Esta muerte anunciada del Ala nº 4 se prolonga con la agonía de su personal que va siendo destinado fuera durante el mes de mayo; al final de la orden masiva de fecha 24 de mayo de 1963 (BOA nº 63) se indica que "el resto del personal no mencionado, que componía la plantilla del Ala de Caza nº 4 pasa destinado a la Base Aérea de Son San Juan".

La relación de personal que abandona el Ala Caza nº 4 en el mes de mayo de 1963 es la que se indica en el Cuadro nº 7. En la vida de la Unidad no puede olvidarse a dos personas que en ella estuvieron como asesores de la U.S.A.F.: el Major Harper y el Cap. Smith ambos veteranos de Corea y que afirmaban tener cada uno un derribo de Mig 15.

lo con el ala del Junker, antes de despegar para un vuelo hacia la península; el Sargento Urra que media hora más tarde moría en accidente al regreso de una misión de Defensa Aérea Activa, hacía grandes aspavientos desde el barracón. El autor que iba de segundo piloto y tenía mejor perspectiva del desaguizado preguntó a Chaparro si regresábamos al aparcamiento: vámonos al continente, que "Don Felipe" me arreste a la vuelta y, mientras, que nos quiten lo bailado", fue su respuesta y así se hizo. No hubo arresto, la trágica muerte del Sargento, eclipsó este evento.

En cuanto a operaciones si cabría destacar de manera especial las misiones de tiro Aire-Aire en general y las de side-winder en particular.

El polígono de tiro estaba a "pie de obra"; esto constituía una formidable ventaja respecto al resto de las Unidades de Sabre que tenían que organizar sus destacamentos semanales. "Don Felipe" comenzó a entrenarse en esta modalidad y cuando comprobó que 30 impactos en el blanco era un resultado difícil pero bueno, instituyó la tradición de donar un puro al que lo consiguiese. Por supuesto el primer puro se lo llevó él.

El Mando de la Defensa Aérea organiza su Primer Concurso de Tiro y Bombardeo; en aire-aire, los resultados del Ala nº 4 son inmejorables, se da por supuesto que será la vencedora de esa modalidad. Unos días antes de comenzar las pruebas "Don Felipe" y el Tte. Armero Perruca idean un "bricolaje" en el radar de tiro; el resultado es catastrófico; excepto el Cap. "Pepín" Juste que resulta Campeón Individual, el Ala de Caza



OPERACIONES

A lo largo de su corta vida, el 41 Escuadrón/Ala 4, participa en los ejercicios, maniobras, desfiles, etc. que programa el Mando de la Defensa Aérea; monta su servicio de alerta, como en Manises en un vetusto barracón tipo Konset con una estufa de leña tipo salamandra cuyo procedimiento de encendido era complicadísimo (excepto para "Don Felipe") y, hasta la media hora después de haber logrado encenderla, no había quien entrase so pena de morir asfixiado; el sistema de refrigeración era más simple: el clásico botijo hispánico y un sombrero como los puestos de melones en Andalucía, que un día el Capitán Martínez (Chaparro q.e.d.) derribó al rozar-

nº 4 queda como equipo en la cola. "Don Felipe" decreta la adquisición de un farol rojo que se coloca en lugar bien visible del bar del Escuadrón y, cada vez que se fundía una bombilla había que pagarla a "escote" entre "Don Felipe", Gabaldón, Page y Perruca, no sin grandes discusiones y resistencias de este último con "Don Felipe" al que argumentaba que "él era el de la cerveza" y el fallo había sido de los pilotos".

En el final de los 70, cuando "Don Felipe" era JEMA, se organizó una excursión de viejos del lugar con esposas a pasar en Son San Juan un fin de semana. El viaje se efectuó desde Getafe en un DC-4 "baca sagrada bis" que más tarde se estrellaría en Arcos de la Frontera en vuelo Morón-Gando; perecieron Oficiales y familias, pero la mayoría se

salvó gracias a la pericia y serenidad del Comandante del avión: Capitán Ramón Morell. El mecánico recibió a título póstumo la Medalla Aérea. En aquellas jornadas festivas, nostálgico-gastronómicas de Mallorca, se desmontó el "farolillo rojo" y se hizo entrega a "Don Felipe"; ese farolillo sigue hoy alumbrando en el piso de su viuda en la Urbanización de Las Huertas en Majadahonda.

La última misión de tiro Aire-Aire del Ala nº 4 se efectuó en marzo de 1963. La patrulla era de tres aviones compuesta por el Cap. Murga Ulibarry, el Cap. Guil y, tal vez el Tte. Negrón. Se estaba "parcheando" el blanco anterior extendido sobre "el muro de las lamentaciones", pasó por allí "Don Felipe" camino de la Torre (donde estaba Jefatura); "¿Quién manda la próxima formación, Vd. Murga?", pues imagine que en el blanco va quien ha disuelto el Ala. El resultado de la misión fue el siguiente: Capitán Murga 67 impactos (2 puros), Cap. Guil 94 impactos (3 puros era la primera vez que se conseguían tres puros), Tte. Negrón, treinta y pico impactos (1 puro). Se llamó al Coronel para que contemplase el blanco que había quedado como un colador. Con el rubor y la sonrisa forzada del tímido pidió al Sr. Llinás (abastecedor del fondo "P" y sus materiales) un puro también para él: "quiero celebrar que han cumplido mi orden".

El "bricolaje de Don Felipe-Perruca" perfeccionado más tarde en Manises por los procedentes del Ala 4 dio excelentes resultados; al limitar el alcance del radar de tiro aire-aire, reducía la posibilidad en la ambigüedad del bloqueo entre el cono de la

Grandes se dirigió al somnoliento Teniente que ocupaba el otro extremo de la presidencia de la mesa y sentenció: "Mi Teniente, por su aspecto juvenil debe tener poca "mili" pero acaba de aprender una lección, para que un chiste, aunque sea malo tenga efecto, tiene que contarle un Capitán General.

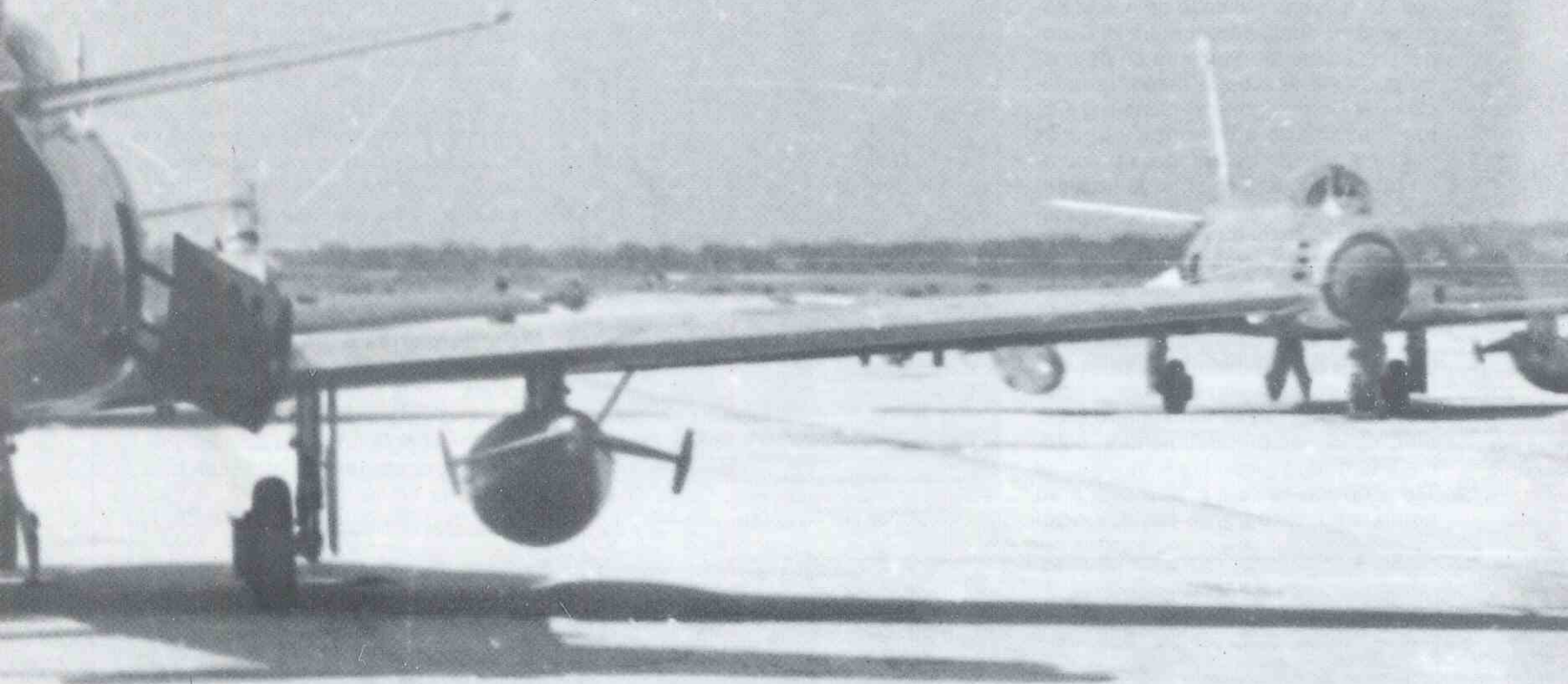
En cuanto al disparo, aunque se realizó con éxito, el procedimiento seguido pondría hoy los "pelos de punta" a cualquier Oficial encargado de la seguridad en vuelo, aunque la firma infrarroja de un avión convencional sea baja. El Capitán General se situó en un acantilado de Mallorca, pasaba un Gruman del SAR y soltaba una bengala que descendía en paracaídas, el piloto del F-86 enfocaba la bengala y disparaba el misil.

Otro hito importante fue la participación en la Operación Cetrería, que consistía en un Ejercicio masivo de tiro y bombardeo en el Polígono de Bardenas Reales en el que participaban desde los Heinkel 111 a los F-86 pasando por los "Messer"; la demostración se efectuaba también ante el mentado Capitán General y Vicepresidente del Gobierno.

La Orden de Operaciones del Estado Mayor del Aire, especificaba que la finalidad de la Operación era "comprobar el grado de instrucción de las Unidades Aéreas, la eficacia de su armamento y la perfección alcanzada en el enlace y transmisiones".

La operación Cetrería fue desarrollada a partir de esta Directiva por el Cuartel General de la Región Aérea Pirenaica y la dirigió el Coronel Jefe del Ala de Caza núm. 2.

Al Ala de Caza núm. 4 nos tocó en suerte hacer la demostración de un disparo real con 4 Sabres cargados con 2 bom-



barra del blanco o el avión remolcador de manera notable.

A finales del mes de febrero de 1962, el autor se presenta en Son San Juan, su primer destino, con el curso de tiro efectuado en Arizona "calentito"; ha pasado una noche toledana en la travesía Barcelona-Palma. Le dicen que su primera misión será completar un hueco de la mesa en una comida que se da al Capitán General Muñoz Grandes que está en la Base para presenciar el primer disparo real de un misil "Sidewinder". La comida fue estupenda. El capitán Vázquez Figueroa (q.e.d.) que era el piloto del DC-3 del Grupo de E.M. que había transportado al Capitán General contó un chiste con gracia; el Capitán General contó otro menos afortunado y, hubo una explosión de carcajada general; ante este hecho Muñoz

bas "napalm" cada uno; era la primera vez que se efectuaba fuego real con este tipo de bomba.

El resto de las unidades participantes es el que a continuación se indica:

- 3 patrullas de 4 E-16 del Ala núm. 3
 - 2 patrullas de 4 C-4-K del Ala núm. 7 (Messer Buchón)
 - 2 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 1
 - 1 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 2
 - 1 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 4
 - 1 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 6
 - 2 patrullas de 4 B-21 del Ala núm. 26 (Heinkel 111)
 - Avión BR-21 del Servicio Fotográfico del Aire (Heinkel 111)
- En S. S. Juan se designó la patrulla encargada.



De izquierda a derecha: vista de la base, edificio contraincendios, panorámica desde el barracón de alarma; sala de briefing y tablero de operaciones.

El Coronel más "los cinturones negros" del lugar excepto uno, un Teniente recién llegado y que con menos de 100 horas de F-86 fue incluido en la patrulla, tal vez a causa de una discusión de media hora, en un "briefing" matutino con "Don Felipe"; al cabo de media hora de duro duelo verbal entre el Coronel y el insensato Teniente se demostró que éste llevaba la razón; la reacción del Coronel ante el pleno del Ala, fue "envainarla con honor" públicamente y, a partir de entonces procuraba que al osado Teniente, lo incluyesen en su formación de vuelo. De esa manera, la patrulla designada quedó formada por el Coronel Galarza, el Capitán Page, Jefe de Operaciones, El Capitán Murga y el Teniente Guil.

El entrenamiento comenzó por efectuar la mezcla "napalm"; "Don Felipe" hizo una muestra con la Orden Técnica en una mano y el termómetro en la otra, aplicó los procedimientos "comme il faut" que dicen los franceses; el Tte. Perruca se reía e hizo otra a su estilo, aparentemente las dos eran

iguales con regocijo mal disimulado de Perruca; el Coronel decretó que se guardaran ambas muestras; al cabo de 48 horas, la de Perruca se había degradado hasta el punto de presentar el aspecto de un gazpacho manchego; sin embargo la del Coronel seguía incólume; por supuesto Perruca tuvo que soportar los comentarios irónicos del Coronel. Para

los entrenamientos, la patrulla despe-gaba de Son San Juan con dos bombas cada avión que se lanzaban en Bardenas, se tomaba en Zaragoza donde se cargaban otras bombas que eran lanzadas en el vuelo de regreso a Son San Juan.

En uno de los vuelos de entrenamiento la Ley de Murphy se cumplió y la Virgen de Loreto y los Ángeles Custodios tuvieron que trabajar a destajo para que no se consumase lo que pudo ser una gran tragedia y sólo quedó en anécdota.

Ese día, la formación Nevada Palma 01 toma en Zaragoza tras arrojar en Bardenas las ocho bombas que ha transportado desde Son San Juan, repostada, carga nuevas bombas e inicia el vuelo de regreso a Mallorca previo paso por el polígono; día de "sol y moscas", excepto un solitario "cirrus" a la derecha del delta del Ebro. A 21.000 pies la nube está cerca, "Don Felipe"

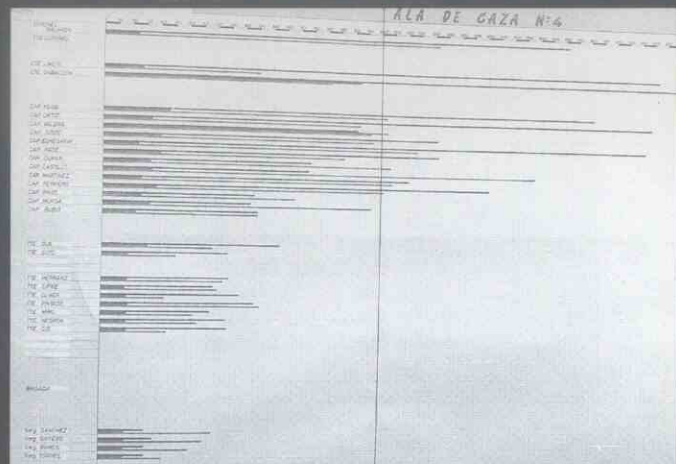
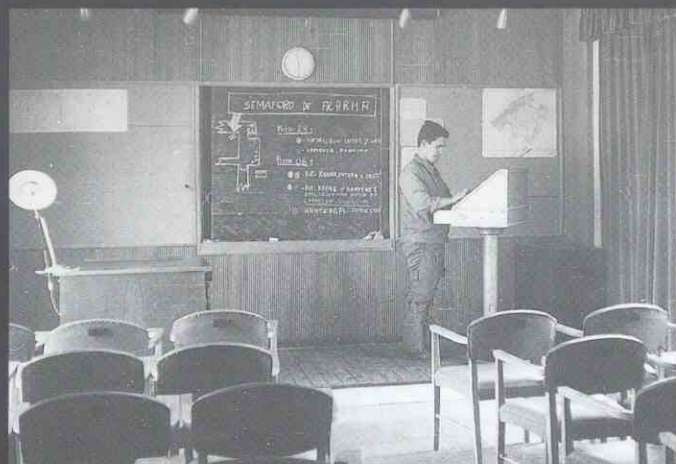


"Parcheo" del blanco aire-aire.

"Canario" Azuela



De izquierda a derecha: Briaies, Pombo, Castillo, Echegaray, Juste, Pisón, Isasi, Serranos, Bernar, Llosa, Galarza, Escalante, García Díez, Jaraiz, Olmedo, Valera, Suevos, Page y Gómez, en la parte superior. En la inferior: (...), Guerra, Puente, Ausín, Barroso, Hevia, R. de Castro, Villalonga y Martínez.



Año 1962

Cuadro n.º 6

FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
19-01-62	9	Arma Aviación S.T. Sgto. D. Guillermo García Picovi (V) <u>Radiotelegrafistas</u> Sgto. D. Francisco García Rivero (V) <u>Armeros Artificieros</u> Cabo 1º D. Salvador Sánchez Guirao (V) <u>C.I.R. Escala Ayudantes</u>	26-06-62	76	<u>Mecánicos Motoristas y Mecánicos Electricistas</u> Cabo 1º D. José Alberto Franco Beltrán Cabo 1º D. José Antonio Peña Cabrejas <u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u> Cabo 1º D. Juan Gaheta Martínez <u>Escribientes</u> Cabo 1º D. Juan García Rodríguez <u>C.I.A.</u>
24-01-62	11	Ayte. 2ª D. José Fernández Cipitrea (V) <u>Arma Aviación S.V.</u>	28-07-62	90	Capitán D. Arturo Melgar Gil (V) <u>A.A. S.T.</u> Bgd. D. Jerónimo Vives Veñy (V) Sgto. D. Pedro Rica Ribas (V) <u>Mecánico de Transmisiones</u> Cabo 1º D. Landelino Gello Martínez (V) <u>Escribientes</u> Cabo 1º D. Luis Pérez Mancheños <u>C.I.A. E. Aytes.</u> Ayte. 2ª D. Jesús Baza Galante <u>A.A. (S.V.)</u>
22-02-62	23	Tte. D. José Pablo Guil Pijuan (F) <u>Controladores G.C.A.</u>	24-08-62	102	Cte. D. José Jesús Cotro Florido (F) <u>M.M. y M. Elect.</u> Cte. D. Francisco García Mora (F) <u>A.A.</u> Cabo 1º D. Angel Sánchez González <u>Mecánico Transmisiones</u> Cabo 1º D. Elías Sánchez González <u>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</u> Bgd. D. Benito Moreno Sánchez (V) Cabo 1º D. Gonzalo Augusto Prosiens Coll (V) <u>A.A. (S.T.)</u>
22-02-62	24	Bgd. D. Alejandro Martínez Latorre (V) <u>Mecánicos Mantenimiento y Montadores Eléctricos</u> Bgd. D. Germán Hornazabal Sánchez (F) Sgto. D. José Antonio Noya Mella (F) Cabo 1º D. Diego García Espigares <u>Armeros Artificieros</u> Tte. D. David Viamonte Les (F) Bgd. D. Francisco Hernández Mulero (F) Cabo 1º D. Eugenio Casas Meseguer (F) Cabo 1º D. Antonio Mateos Ciudad (F) <u>A.A. S.V.</u>	03-11-62	132	Capitán d. Juan Francisco Conesa Lladó <u>A.A. (S.V.)</u>
14-04-62	45	Sgto. D. Juan Antonio Torres ® (V) Sgto. D. Diego Vega Luque ® (V) Sgto. D. José García Urra ® (V) <u>Mecánicos Motor y Mecánicos Electricistas</u> Bgd. D. Juan Díaz Rosario (V) Bgd. D. José Martínez Barros (V) Bgd. D. Alberto Lasheras Pérez (V) <u>Radiotelegrafistas</u> Bgd. D. Miguel Oliver Perello (V) Bgd. D. Amadeo González Rodríguez (V) <u>Mecánico Motor y Mantenimiento Elect.</u>	14-12-62	151	Cte. D. Joaquín Esponera Vican (V) (plaza sup. Categoría) <u>MAU</u>
21-04-62	48	Bgd. D. José Gironés Mesero (V) Sgto. D. Eleuterio Michavila Cabanes (V) Sgto. D. Modesto de Jesús Sánchez (F) <u>Cuerpo Eclesiástico</u>	21-12-62	153	Alf. D. José Javier Geis Carol (AA. S.V.) Alf. D. Jorge Basso Mata (AA. S.V.) Alf. D. Félix José Caballero Saiz (CIA)
21-06-62	74	Capellán Mayor D. Antonio Morey Vadell			

no estabiliza, sigue subiendo. El núm. 3, Page, se arrima a la derecha del líder, el núm. 4, Guil, se reúne sobre Page; el Te. Guil observa con el rabillo del ojo que el núm. 2, Murga se encuentra bajo como si efectuase un "yo-yo" que facilite su reunión; el líder manda "nubes" y enciende sus luces, entra en la fina capa sin que se haya reunido el núm. 2; el Tte. Guil tiene la corazonada de que se masca la tragedia, sigue en formación cerrada pero con el ojo izquierdo no deja de escrutar la fina capa por ese flanco; de pronto ve aparecer unos 200 pies bajo el avión de Murga, aprieta el "micro" para gritar:

¡cuidado! No le da tiempo, el 2 da un tirón y pasa inclinado entre el 1 y el 3; lo siguiente que ve es la punta de un plano con escarapela incluida que pasa girando por encima del 3 y el 4: Es la punta del ala derecha del líder. Durante una fracción de segundo el avión del Coronel continúa por derecho como un pollo sigue corriendo después de cortarle la cabeza; bruscamente inicia un violento tonel a la derecha subiendo; Page hace una inversión a la izquierda y lo evita, Guil da un fuerte tirón y se cruza con el avión de "Don Felipe" escuchando un golpe seco; está convencido que sus drops han ma-

FECHA	B.O.A.	FECHA	B.O.A.
	<u>A.A. (S.T.)</u> Cte. D. Francisco Fernández Salaverri del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Cte. D. Juan Paredes Tauré del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Cte. D. Mariano Santos González del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Cte. D. Pedro Crespi Martorell del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Cte. Aux. D. Ramón Vaurell Cifre del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Tte. Aux. D. Luis Perruca González del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Tte. Aux. D. Angel Alonso García del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Tte. Aux. D. Antonio Mestre Salas del Ala 4 a la B.A. de S.S.J. Tte. Aux. D. David Vianurite Les <u>Arma Aviación (S.V.)</u> T.Col. D. Jorge Esponcera Vicen, Ala nº 1 Cap. D. Carlos Ysasi Isasmendi Adavo © Centro Coord.Salv. EZAB Cap. D. Jaime Alvarez del Castillo ©, Ala nº 1 Cap. D. Valerio Delgado Pinto ©, EAC nº 7 Cap. D. Juan de Dios Fernández Rubio ©, Ala nº 1 Cap. D. José Murga Ulibarri, Ala nº 1 Cap. D. Juan Antonio Ferrero y Ruiz de la Prada, Ala nº 1 Cap. D. José Luis Martínez García, Ala nº 2 Cap. D. José Pablo Guil Pijuán, Ala nº 1 Cap. D. Enrique Page Larraz, Ala nº 37 Tte. D. Mario Herranz María, Ala nº 6 Tte. D. Miguel Cifre Forteza, Ala nº 1 Tte. D. Miguel Díaz P. Moraleda, Ala nº 2 Tte. D. Santiago Cid Mañuz, Ala nº 2 Tte. D. Luis Miró Josa, Ala nº 6 Bgda. D. Juan Sánchez Hernández, Ala nº 1 Bgda. D. Francisco García Gaitero, Ala nº 6 Bgda. D. Pascual Ramos Santos, Ala nº 1 Sgto. D. Juan Antonio Torres, Ala nº 6 <u>Mecánicos Mantenimiento Avión</u> Bgda. D. Alberto Lasheras Pérez, Ala nº 36 Bgda. D. Juan Díaz Rosario, Ala nº 5 Bgda. D. José María Barros, Ala nº 5 Bgda. D. Ramón Roncero La Ruda, ZTI nº 1 Bgda. D. Antonio Cámara Agustín, Ala nº 6 Bgda. D. Fernando García Les, Ala nº 6 Bgda. D. Pablo Guillén Solana, Esc. Polimotores Bgda. D. Francisco Franco Enochaga, Esc. Polimotores Bgda. D. Juan Quintana Puigvert, Ala nº 37 Sgto. D. Sebastián Puig Oliver, 58 Ella. de Salvamento Sgto. D. Damián Moreno Rico, Ala nº 5 Sgto. D. José Delpaolo Bueno, A.G.A. Sgto. D. Juan Cervera Sintés, Ala nº 5 Sgto. D. Manuel Rodríguez García, Ala nº 6 Sgto. D. Sebastián Andreu Salva, Ala nº 6 Sgto. D. Lorenzo Ramos Gordón, Primer Grupo Transmisiones Sgto. D. Santiago Rodríguez Deaño, ZTI nº 1 Sgto. D. Modesto de Jesús Sancho, Primer Grupo de Transmisiones Sgto. D. Adolfo Crespo Alba, Ala nº 5 <u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u> Cabo 1º D. Juan Rivas Hernández, Ala nº 6 Cabo 1º D. Emiliano Miguélez Miguélez, Ala nº 2 Cabo 1º D. José Blanco Rodríguez, Ala nº 6 Cabo 1º D. Angel Patiño Cubreiro, Ala nº 6 Cabo 1º D. Diego García Espigares, Ala nº 6	Cabo 1º D. Máximo Nevado Moreno, EAC nº 4 Cabo 1º D. Luis Taza Pastor, Ala nº 37 Cabo 1º D. Fernando Bordos Porta, ZTI nº 1 Cabo 1º D. Miguel Perelló Canet, Sep. Ella. de Transmisiones Cabo 1º D. Ramón Senra París, Ala nº 5 <u>Mecánicos de Electrónica</u> Bgda. D. Angel Ramírez Saiz, FAC nº 5 <u>Mecánicos de Radio y Radar</u> Cabo 1º D. Emiliano Alfaro Gómez, Esc. de Polimotores <u>Radiotelegrafistas</u> Bgda. D. Amadeo González Rodríguez, S.A. de Pollensa Bgda. D. Miguel Oliver Perelló, Ella. del C.G. Z.A. Canarias Bgda. D. Francisco Ramón Carmona, EAC nº 4 Sgto. 1º D. José Reus Villalonga, EAC nº 7 Sgto. D. Petronilo Torres Mata, Comte Escuadrón de Transmisiones <u>Armeros Artificieros</u> Bgda. D. Esteban Chicón Lorca, Ala nº 3 Bgda. D. Francisco Hernández Mulero, Servicios Z.A. Canarias Bgda. D. Eduardo Díaz Sánchez, Esc. Reactores Bgda. D. Jesús Latorres Fernández, AC - 3 Bgda. D. Antonio Herraiz Aleón, Servicios Z.A. Canarias Bgda. D. Juan Antonio Haces Gómez, Esc. Reactores Cabo 1º D. Angel Sánchez González, B.A. de Jerez <u>Mecánicos de Transmisiones</u> Sgto. D. Enrique Mendoza Díaz, B.A. de Jerez Sgto. D. Laudelino Tello Martínez, B.A. de Jerez <u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u> Sgto. D. Juan Galeote Martínez, B.A. de Jerez <u>Mecánicos Conductores</u> Cabo 1º D. Andrés Sepúlveda Sánchez, B.A. de Jerez Cabo 1º D. José Matitos Santos, B.A. de Jerez Cabo 1º D. Manuel Santos García, 6ª Ella. de Automóviles Cabo 1º D. Santiago Manzanás Llorente, Tercer Escuadrón Automov. Cabo 1º D. Francisco Muñoz Aguilar, B.A. de Jerez Cabo 1º D. Juan Ruiz García, Tercer Escuadrón de Automóviles Cabo 1º D. Salvador Fauva Orcajadas, Escuadrón Suboficiales <u>Arma Aviación (S.T.)</u> Bgda. D. Alejandro Martínez Latorre, Esc. Reactores Bgda. D. Juan Juliá Ribot, B.A. de Jerez Bgda. D. Jerónimo Vives Veciy, B.A. de Jerez Bgda. D. Juan Planas Sureda, B.A. de Jerez Bgda. D. Pedro Amengual Riera, EAC-4 Sgto. 1º D. Sebastián Clar Jaume, Servicios ZAB <u>Auxiliar Meteorología</u> Bgda. D. Antonio Ferrer Mari, A.G.A. Cabo 1º D. Antonio Ruperez Segura, B.A. de Reus <u>Enfermeros Auxiliar de Sanidad</u> Cabo 1º D. Gonzalo Augusto Prohens Coll, EAC-7 Cabo 1º D. Fernando Peña Carreras, EAC-5 <u>Escribientes</u> Cabo 1º D. Matías García Luque, EM R.A. Levante Cabo 1º D. Francisco Violeta Rabanal, Ala nº 5	

chacado la cabina de su Coronel; sale sobre la capa de nubes casi en pérdida; automáticamente mueve el interruptor del instrumento único de los tres sistemas hidráulicos, pues está convencido que alguna parte de su avión está dañada. Las tres presiones están O.K., pone el SIF en emergencia, pasa a canal de Guardia y pide "chek-in": El 01, no sabe no contesta, una voz, la de Page grita ¡Dios mío que machada!. Murga dice que está en barrena, Guil le dice que salte, lanza el Mayday y contesta el pobre "Pepito" Enrech desde Aitana. Guil pide altura a Page, efectúa una inversión y sale de nubes al tiempo de contemplar una tremenda explosión, Murga manifiesta tener el avión controlado pero con vibraciones, Guil se dirige a la hoguera, empieza a orbitar y descubre un paracaídas; lo rodea, parece el Coronel, lo abandona a unos 5.000 pies, ve que se dirige hacia un abrupto acantilado. El combustible baja, pide a Enrech que lo reúna con Murga. Page había abandonado la "escena del crimen" e intermitente-

mente radiaba: ¡Dios mío que machada!. Cuando Guil se reúne con Murga queda horrorizado: el avión vuela a base de una compensación a tope en la que el alerón izquierdo hace de flap y el plano tiene una hendidura apreciable (ver foto). En cualquier momento se puede desprender. A 16.000 pies el avión no sube, ni pasa de 220 Kts.; la pista de Reus estaba a las 12 y Guil sugiere a Murga tomar allí. Enrech indica que no hay barreras ni contraincendios y nos aconseja ir a Manises"; Pepe Murga contesta: "nos volvemos a Son San Juan". Page vuelve a su grito de guerra, está llegando a Son San Juan y se ha cruzado a escasos metros con un DC-4 de Aviaco; la travesía del "charco" se hace más larga que la del Atlántico; por fin se ve la isla. Guil sugiere hacer unas aproximaciones a la pérdida para ver la respuesta a baja velocidad, pero Murga dice que va directamente al punto 270 del tráfico de motor parado. Guil indica que no baje de 150 Kts; en 270 le grita que acelere el avión que se ha quedado a 130 Kts,

pero sigue volando; Guil acompaña hasta la toma y pide "corto"; el combustible es mínimo, la torre pregunta donde está el Nevada Palma 1, Guil contesta que saltó en paracaídas sobre la Sierra de Pandols. Al llegar al aparcamiento Page y Murga le esperan: ¡qué buena idea has tenido con lo de Pandols, la mujer del Coronel está en la Torre! "no es ni buena ni mala idea, es la verdad, he visto su paracaídas" contesta Guil; imposible le replican, dos helicópteros americanos han salido de Zaragoza, rastrean la Sierra, los restos arden pero ni rastro del Coronel. Todos empiezan a mirar al Teniente, llega a pensar que "alucina". Llama el General Salas que quiere hablar directamente con el Teniente: le aplica un "tercer grado" telefónico para confirmar la certeza de la

como "Don Felipe" era "Don Felipe", instaló una pizarra en su casa y discutía con Llopis como estaban los huesos, cartílagos, músculos, etc.; se había estudiado a fondo el "Raya 1" del brazo. A partir de este hecho "Don Felipe" demostró siempre un cariño especial hacia los puntos que lo derribaron pero sin conseguir hacer "escalilla".

Hablando de bombas, otro hecho "sonado" fue el de la "bomba perdida" en Tauste. Una formación de cuatro (Cap. Álvarez Valera, Tte. Guil, Tte. Alcázar y Tte. Negrón) llegan por la tarde a Zaragoza; al día siguiente tienen que efectuar una misión con bombas reales en Bardenas. Por la mañana Valera manifiesta haber pasado la noche en blanco, que "rompe aguas" cada 15 minutos y que



visión; el Teniente se mantiene en sus trece pero "Don Felipe" sigue sin aparecer. Una hora más tarde, que parecen siete, lo encuentran. En el salto perdió el paquete de supervivencia, se rompió un brazo, oía los helicópteros, estaba en un bosque pero no tenía espejo de señales, anduvo hasta una casa, pidió el espejo del water y así atrajo la atención de los americanos; un AD-1 lo trajo por la tarde desde Zaragoza sentado en cabina y con el brazo en cabestrillo. Tras bajar y abrazar a su mujer, lo hizo con los puntos de su formación y espetó: "no se quien me ha derribado pero le doy las gracias, me ha proporcionado la experiencia que me faltaba como piloto de caza: saltar en paracaídas".

Llopis (la Virgen de Fátima) le recompuso el brazo, pero

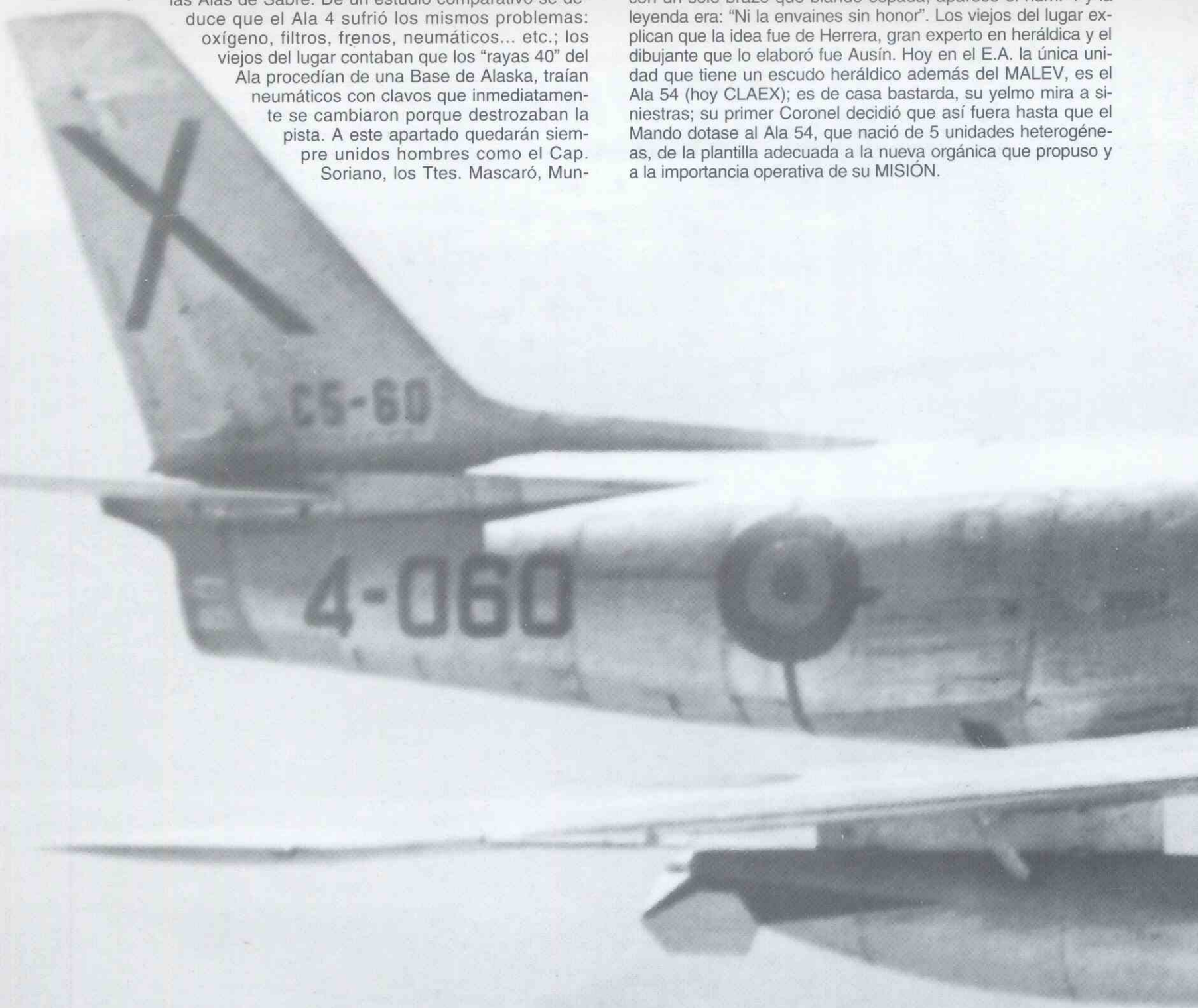
Guil tome el mando; se despegó sin novedad y al mandar ala para entrar en inicial del polígono, el líder observa con horror que en el lanzabombas izquierdo del Tte. Alcázar sólo quedan los cables de mando. Se notifica a la Torre de Zaragoza, se lanzan las bombas restantes y, conteniendo la respiración se regresa a Zaragoza. Después del aterrizaje llama el Alcalde de Tauste; la bomba había impactado cerca de un colegio en la hora del recreo; la Virgen del Loreto hizo horas extra, no hubo daños.

En este apartado de Operaciones conviene reseñar que los Jefes de Escuadrón fueron sucesivamente los Comandantes Rodríguez de Castro, Escalante, García Díez y Gabaldón.

MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

No se han encontrado datos referidos a estas dos actividades logísticas. Solamente en el Archivo Histórico se localizó un "carpetón" de partes ANFE y AOCP de las Alas de Sabre. De un estudio comparativo se deduce que el Ala 4 sufrió los mismos problemas: oxígeno, filtros, frenos, neumáticos... etc.; los viejos del lugar contaban que los "rayas 40" del Ala procedían de una Base de Alaska, traían neumáticos con clavos que inmediatamente se cambiaron porque destrozaban la pista. A este apartado quedarán siempre unidos hombres como el Cap. Soriano, los Ttes. Mascaró, Mun-

cedentes de la guerra, a imitación de los italianos, son redondos y no tienen características heráldicas como sucede en los de las unidades del Ejército de Tierra. Pues bien el del Ala de Caza núm. 4 es heráldico, no es de casa bastarda ya que su yelmo mira a diestras. Dentro del escudo existía una coraza con un solo brazo que blande espada, aparece el núm. 4 y la leyenda era: "Ni la envaines sin honor". Los viejos del lugar explican que la idea fue de Herrera, gran experto en heráldica y el dibujante que lo elaboró fue Ausín. Hoy en el E.A. la única unidad que tiene un escudo heráldico además del MALEV, es el Ala 54 (hoy CLAEX); es de casa bastarda, su yelmo mira a siniestras; su primer Coronel decidió que así fuera hasta que el Mando dotase al Ala 54, que nació de 5 unidades heterogéneas, de la plantilla adecuada a la nueva orgánica que propuso y a la importancia operativa de su MISIÓN.



taner, Perruca.....y tantos magníficos suboficiales y cabos especialistas que hacían posible que el "Sabre" volase, sin olvidar a "Pepín" Juste que sustituyó al Cap. Smith en los vuelos de prueba de mantenimiento.

DISTINTIVOS

El morro de los aviones Sabres del Ala núm. 4 se distinguían por el "verde reja andaluza". En cuanto al escudo era muy peculiar, ya que casi todos los escudos del E.A. incluso los pro-

En cuanto al lema, no se ha podido averiguar su origen. Elucubrando sobre el tema, el autor piensa que tal vez se debiera a las peculiaridades del lugar de ubicación de la Unidad.

Efectivamente, Mallorca en aquella época era la punta de iceberg del "boom" turístico con 8/8 de vikingas en una España de "nacional-catolicismo". Hoy dicen que la "movida" madrileña, exportada a Europa, fue inventada por el viejo profesor Tierno Galván cuando era "regidor" de la Villa y Corte; nada más lejos de la realidad. Los precursores de la "movida" fueron algunos de los jóvenes te-

nientes del Ala de Caza núm. 4. A continuación se expone una "programación" de temporada alta y compárese con lo que hoy hacen nuestros hijos:

Al inicio de temporada los que vivían en el Pabellón de Son San Juan trasladaban bienes y bagajes al Pabellón de Can Baró en Palma, situado estratégicamente a tiro de piedra de "el terreno" lugar de caza y ligue.

La jornada empezaba a las 08:00, briefing matutino en el que "Don Felipe" corría al conferenciante de turno, 1 ó 2 períodos, a veces 3, de vuelo, a las 14,30 traslado al Pabellón de Palma. Siesta hasta las 10 ó las 11 de la noche; a continuación vuelo de "reconocimiento armado" por la plaza de Gomi-la; aquel que tenía suerte en la "caza libre", empalmaba directamente con el autobús de las 07:30, el capitalista que te-

sión original: escribió directamente una carta al mismísimo Franco, en la que afirmaba "que su hijo vivía en pecado porque el Ala de Caza núm. 4 se había convertido en Sodoma y Gomorra, que merecía el fuego porque Jahvé pidió 10 justos para librar a las dos ciudades del fuego y que en Son San Juan sólo había dos: los Tenientes Cifre y Guil". La carta llegó a "Don Felipe" vía Segunda Bis, no debió hacerle mucha gracia pues acababa de solicitar la Agregaduría en París que finalmente concedieron al Coronel Murcia que era más antiguo y Medalla Militar individual. No creo que la carta influyera, ya que más tarde se le envió a la Agregaduría de Londres. En cualquier caso esa peculiar epístola debería recuperarse para el Archivo Histórico del Ejército del Aire.



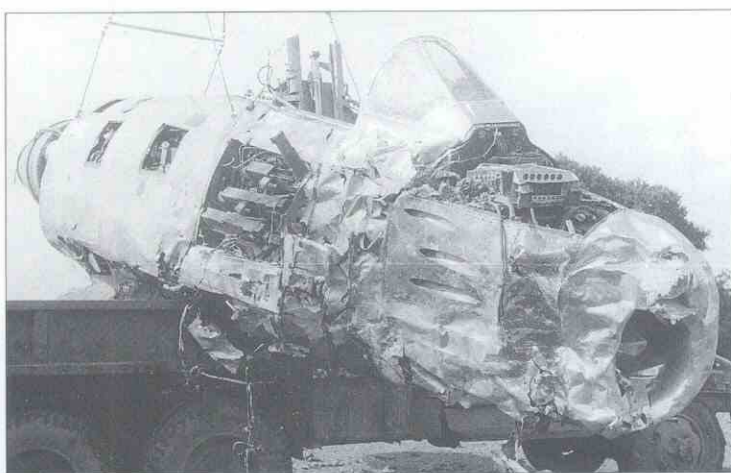
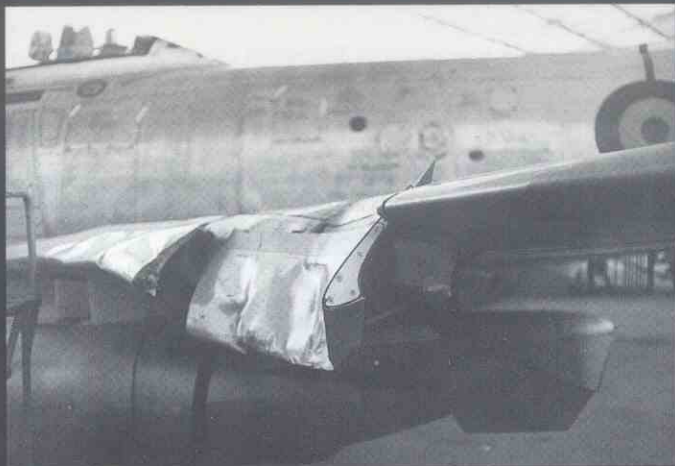
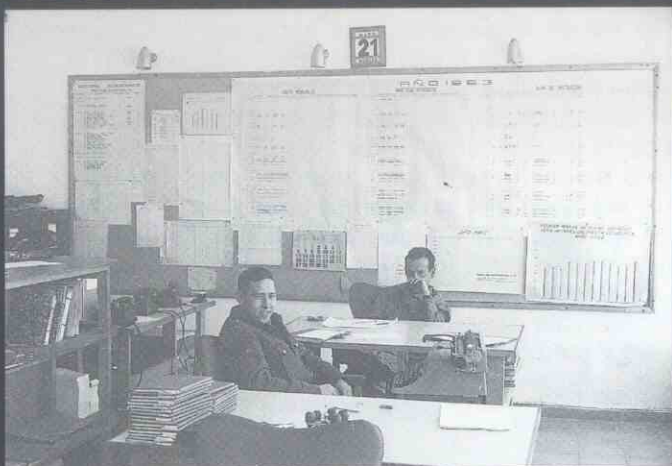
nía Vespa, podía apurar más la "explotación del éxito" y llegar a tiempo de darse una ducha para aparecer en el "briefing" más presentable. En cualquier caso, las misiones se cumplieron siempre puntualmente, no hubo repercusiones que afectaran a la seguridad en vuelo, simplemente se cambió el "biorritmo" y en la temporada alta, en lugar de volar en el meridiano de Son San Juan, se hacía en el de "Misuri".

Recuerdo que había un Teniente en el Ala al que las "nórdicas" se le daban de maravilla hasta el punto de romper con su novia peninsular que era muy del agrado de la madre del susodicho. Esta indignada tomó una deci-

El indicativo radio del Ala era Nevada seguido del nombre de una ciudad que normalmente era Palma cuando el Coronel iba en la formación.

DON FELIPE

A lo largo de esta narración se ha nombrado con insistencia al Coronel Galarza, "Don Felipe" como con mayor o menor cariño se le conocía, pero siempre con admiración. Fue el primer y único Coronel del Ala de Caza núm. 4; su carácter,



Avión del teniente Haya.



Avión del teniente Miró.

su abnegación y su dedicación a los suyos fueron ejemplo e imprimieron carácter a la Unidad. Tenía fama de ogro, el Pabellón estaba siempre de lo más animado con el personal que pasaba temporadas de "descanso forzoso". Pero la realidad era muy otra; "Don Felipe" era un tímido tremendo y esa timidez y su humanidad la escondía tras una máscara de "enfant terrible" con la ironía y el sarcasmo rápido, pero si uno se sentía en posesión de la verdad, podía discutirle hasta "matar o morir" y, si quedaba convencido por argumentos irrefutables, "la envainaba con honor" incluso en el "briefing" matutino delante de toda la Unidad. Se conocía el Sabre mejor que nadie, el armamento mejor que el Tte. Perruca, la Base hasta su último rincón; a este respecto, un día se presentó una visita; se acababa de comprar una gran lavadora para la ropa de la tropa, el Coronel pidió a un joven Tte. de E.T.S. de la 12 que hiciera una demostración. El Tte. Se quedó "de muestra"; el Coronel pidió una camisa sucia, la metió en la lavadora, puso detergente y el programa adecuado. Por cierto que el Teniente pasó unos días de descanso en el Pa-



Accidente del teniente Haya, ocurrido en Mallorca el día 11 de octubre de 1962.

bellón estudiando el "Raya 1" de la lavadora. Ese era "Don Felipe".

ACCIDENTES, INCIDENTES, ANÉCDOTAS

Para la recopilación de datos para este apartado han sido de gran valor las aportaciones de "El Saco" Echeagaray y "Jimmy" Alvarez de Castillo que rápidamente contestaron a la carta que el autor les envió en demanda de auxilio como viejos del lugar.

El primer accidente que tuvo lugar en el 41 Escuadrón se produjo a

los pocos meses de llegar la Unidad a Palma de Mallorca, tal vez a principios de 1957. El protagonista, Isasi-Isasmendi no lo puede aclarar, desgraciadamente murió "con las botas puestas" en la cabina de un Phantom cuando como Coronel mandaba el Ala núm. 12.

El caso es que en un tráfico al Capitán Isasi se le paró el motor en base, acertadamente sacó el viraje, no tenía altura para saltar en paracaídas, tomó por derecho con el tren fuera en un campo cercano y oblicuo a la dirección de la pista.

Durante la emergencia, sin percatarse que tenía pulsado el



botón del micro, alto y claro radió a los cuatro vientos: ¡Sagrado Corazón de Jesús en Vos confío!

El avión quedó muy dañado pero "Carlitos" salió ileso.

Al enterarse las monjas de la Orden del Sagrado Corazón de Palma, lo consideraron un milagro e invitaron a "Carlitos" y a varios compañeros a una Salve de Acción de Gracias seguida de una estupenda "merendola".

En marzo de 1957, una pareja formada por Ansón que lleva de punto a Alvarez del Castillo, toma en formación cerrada por la pista 06. El punto golpea con la pata izquierda un montón de piedras que se habían acumulado en la zona de seguridad de la pista a consecuencia de unas obras; la pata es arrancada y el avión al perder velocidad se sale de pista; el piloto resulta ileso. En diciembre de 1961, el Cap. Alvarez del Castillo tiene un fallo en la pata izquierda por rotura de la varilla que desbloquea la compuerta; tras diferentes intentos para bajar el tren se ve

obligado a tomar tierra sobre la pata derecha; el avión sufre desperfectos reparables y el piloto sale ileso.

En el apartado de Operaciones ya se han relatado otros incidentes: Junker, salto de Don Felipe, bomba de Tauste....etc.

En las postrimerías del Ala núm. 4, un buen día se produce un incidente múltiple que pudo terminar en tragedia pero la "Corte Celestial" hizo horas extras y todo quedó en anécdotas.

Efectivamente, ese día amanece tronando y lloviendo a manta. Se programan misiones de instrumentos y se advierte que se regrese con combustible para irse, en caso necesario, al alternativo.



De izquierda a derecha: brigada Gaitero, comandante Gabaldón Velasco (...) y teniente Fernández Rubio.

En el primer período despegue el Coronel y de punto el Tte. Guil. La espera en cabecera para recibir la autorización de Palma Control; las relaciones Unidad-Palma-Control no atra-
vesaban un buen momento debido a las preferencias de éstos por el tráfico civil y se produce el siguiente diálogo para los anales de la fraseología aeronáutica; un controlador con fuerte acento mallorquín radia:

- "Nevada Palma uno, Palma Control indica que el campo se encuentra bajo mínimos.

- "¿Bajo mínimos de qué?. Advierta a Control que tengo tarjeta verde y el punto ya cuidará de no separarse". Varios minutos de espera y consulta con Palma Control.

- "Nevada Palma 1, Palma Control advierte que si despegue tendrá que tomar bajo su responsabilidad".

El Teniente observa que lo que se ve de la cara de "Don Felipe" por encima de la máscara, está roja y contesta:

- "Comunique a Palma que vamos a despegar y que en lo sucesivo no diga idioteces, que llevo 30 años tomando bajo mi responsabilidad y algún día me gustaría tomar bajo la responsabilidad de otro".

La misión se cumple, al regreso en curva de procedimiento, en medio del cumulonimbo, un rayo golpea el avión del Coronel, el punto ve como se forma una especie de "pompa" azul

alrededor del avión que se escapa por la punta del plano; la descarga debió irse al avión del punto porque éste observa como un arco voltaico que salta de su casco al panel de instrumentos al tiempo que la cúpula se abre y se cierra. Finalmente tras un GCA perfecto, toman tierra en formación cerrada. Pero en el segundo período las cosas siguen empeorando y para el tiempo de regreso, la Base está más negra que el "sobaco de un grillo"; se masca la tragedia y "Pepín" Juste se marcha a la Torre por lo que pueda pasar. Una formación, de tres aviones: Tte. Haya, Tte. Miró y Bgda. Sánchez están efectuando un GCA, ven tierra por un agujero y los Tenientes se tiran a por ella; el Brigada sigue con su GCA, el Tte. Miró se pega al terreno y se topa con la playa del Arenal, reduce velocidad como puede, saca todo el "trapo" y se presenta a gran velocidad sobre la pista 06. El Bgda. está tomando por pista contraria, afortunadamente a Miró en el impacto se le rompe la rueda de morro y se sale de pista justo antes de cruzarse con el otro avión que tomaba por la pista en servicio; de no haber sido así, el choque en plena pista hubiese sido catastrófico; Haya vuela por debajo del cumulo en contacto con el terreno pero la fuerte lluvia le impide ver la Base, el combustible es mínimo y Pepín le ordena que salte en paracaídas, pero ve un terreno, corta motor, toma con el tren fuera en un bancal inverosímil, corta todo y, golpea al final pero a poca velocidad la clásica valla de separación de parcelas construida con piedras arrancadas del campo; sufre un fuerte golpe en la cabeza, se teme que haya un coágulo, pero afortunadamente tras varios días de observación en el Hospital Militar de Palma es dado de alta.

En cuanto a saltos en paracaídas además de los sufridos por colisiones con el aire (Berná, Alvarez del Castillo, Galarza) se produjeron, según recuerda Echegaray, tres saltos

*Pareja
de aviones de alarma.*



más: el Bgda. Guerra que desgraciadamente perdió la vida; el Cap. Echegaray que por parada de motor en final salta a límite de altura y toma tierra al segundo de abrirse el paracaídas; el Cap. Negrón Pezzi (Manuel) que en viaje de Son San Juan a Talavera, volando de punto, en la maniobra de penetración entran en un cumulonimbo; en un fuerte bandazo el líder es arrojado fuera de la nube y se marcha a Getafe. Negrón pierde contacto con su Jefe es zarandeado en la nube, sufre varias posiciones anormales y termina lanzándose, el descenso es otra odisea ya que padece las corrientes ascendentes y descendentes, la formación de hielo y el granizo durante los 40 minutos que duró el descenso.

Las anécdotas acaecidas a lo largo de 7 años son numerosas y, al fiar en la memoria, tal vez las mejores queden en el tintero; algunas se han relatado a lo largo de los diferentes apartados, como penúltima se inserta en este trabajo la enviada por el Cap. Echegaray, que tiene carácter internacional.

Los viajes de intercambio de escuadrillas con Alemania, Italia, Francia y Portugal (NAVITES, NAVIPAR, NAVISPOT) comienzan desde Mallorca con una patrulla que al Mando del Tcol Hevia viaja a la base italiana de Istrana y finalizan con una misión en la Base francesa de Orange (Caritat) con una formación compuesta por Page, Guil, Marino Hernán y Díaz-Pintado.

Normalmente el trato recibido en las bases extranjeras era una contraprestación tácita no escrita: si no cobraban el Pabellón de Oficiales, si te llevaban de excursión, si te recibían con una botella de champagne a pie de avión... etc., la recíproca se cumplía.

Pues bien, normalmente los italianos no cobraban el alojamiento y comida, hasta que en un viaje falló el S.O.P. (Standard Operational Procedure) que dicen los americanos, lo



Archivo Canario Azuela

Del Río, Barona, Botella, Serra y Ascaso.

que produjo el consiguiente quebranto económico y merma en la compra de cafeteras italianas, pañuelos de seda....etc. (entonces no existía la VISA). "Don Felipe" que para defender a los suyos era implacable, montó "el número" telefónicamente al Coronel italiano que estaba "in albis" de lo acaecido y pidió mil excusas. Al siguiente viaje de los italianos, mandó su formación el Coronel porque quería desagraviar personalmente a "Don Felipe". Después de pedir reiteradas excusas, despegaron para su Base italiana, pidieron permiso a la torre para dar una pasada lenta en formación cerrada sobre el aparcamiento y, al estar sobre él, abrieron los frenos aerodinámicos y cayeron a tierra unos paquetitos marcados con los nombres de cada piloto de la Unidad; dentro contenían un pañuelo de cuello verde que como ya se ha indicado era el color del Ala de Caza núm. 4; fue un detalle entrañable que ha conseguido que después de tantos lustros el Cap. Echegaray conserve como oro en paño el pañuelo verde de "seda pura" ofrecido por los italianos en vuelo rasante.

Otra anécdota que retrata el "talante" de "Don Felipe" lo contaban los viejos del lugar: un Alférez de Milicia Aérea Universitaria que cumplía su período de prácticas en la Base, es detenido durante un jaleo en un bar de la Plaza de Gomila, parece ser que no estaba implicado en la trifulca, pero la policía se lo lleva detenido sin contemplaciones; al llegar a Comisaría muestra su tarjeta militar, indica que tomen nota y alega que por su condición militar no puede ser detenido; no le hacen ni caso; al enterarse el Coronel en el briefing matutino de la situación, ordena que un piquete armado marche a Comisaría con la orden de recuperar al prisionero"; la orden se ejecuta puntualmente, pero la Policía reacciona y a unos 100 metros de la puerta de entrada a la Base se forma un grupo de policías motorizados; el Coronel va personalmente a la barrera y ordena al centinela disparar una ráfaga a 20 metros de las ruedas delanteras y la segunda a las ruedas; no hubo necesidad de la segunda ráfaga, los policías abandonaron el lugar como almas perseguidas por el diablo; no se tiene constancia de como terminaron las relaciones entre el Coronel y las Autoridades de Palma.

IN MEMORIAM

El Ala de Caza nº 4 aunque de vida corta, desgraciadamente no se libró de pagar su tributo de sangre.

Ellos fueron los mejores, los escogidos, los que nos esperan de guardia en los luceros, por eso como homenaje se ha guardado esta triste secuela para el final, pues como dijera ese poeta extremeño, Gabriel y Galán:

"¿No soy yo vida nacida de vidas que a mi se dieran? pues vidas que en mi se unieran, si vivo, no han de morir. ¡Por eso quiero vivir, porque mis muertos no mueran!"

Un antiguo del Ala, el Capitán Echegaray ha proporcionando los datos principales y circunstancias de estos tristes acontecimientos; los entrecomillados son transcripciones directas de su carta, que ha sido de gran ayuda.

Capitán Lázaro Hoyos: "Después de un vuelo de entrenamiento en formación, se efectúa una pescadilla de combate; la formación estaba compuesta por Alvarez del Castillo, Lázaro, Berná y Echegaray; durante la pescadilla, Berná se monta encima del avión de Lázaro, al que posiblemente aplastó y cayó al mar; Berná logró saltar en paracaídas y cayó al mar cerca de Porto Cristo, lo recogió un Dornier Wall de Pollensa pilotado por el Comandante Llosa".

Berná Mestanza: "El accidente anterior le creó un trauma a Berná hasta el punto de recibir tratamiento psiquiátrico; además tenía problemas familiares.

El accidente se produjo en una misión similar a la anterior, vuelo de formación y pescadilla de combate; volaban Hevia, Escalante, Llosa y Berná.

Después de la pescadilla y ya sobre tierra se pide comprobación de combustible y Hevia asegura que todos los pilotos contestaron. Al llegar a tráfico se llama: Formación Nevada-Berlín con cuatro aviones en inicial; ¿Dónde está el cuarto avión que no lo veo?, contesta la torre. Se buscó en tierra por la Guardia Civil, se preguntó a los pescadores de la zona; nunca más se supo ni se recuperaron restos del avión.

Tenientes Ugarte y Ascaso: "El accidente tuvo lugar con una avioneta AISA I-115 de la Plana Mayor, cuando se metieron contra el suelo evolucionando a baja cota en las pro-

ximidades de La Puebla".

Capitán Benito Pedregal: "Misión de Tiro Aire-Aire"; manda la formación el "Piu-Piu". Al iniciar el tráfico de tiro, Abelardo pasa por debajo del blanco y se supone que chocó contra la barra y bola de contrapeso. Entró en invertido y se metió directamente en el mar unas diez millas al Este de la isla de Cabrera".

Teniente Martín-Cervera: "Formación fluida compuesta por Alvarez del Castillo, Ascaso, Martín Cervera y otro que no recuerdo; en uno de los cruces con el sol de frente, Martín Cervera, chocó contra Alvarez del Castillo. En plena barrena, Alvarez del Castillo logra saltar en paracaídas, cae al mar y es recogido por un pesquero, Martín Cervera se perdió en el mar y nunca aparecieron ni sus restos ni los de su avión.

Brigada Guerra: Salta en paracaídas durante un vuelo nocturno cuando regresaba desde la península. Su cadáver se recoge al día siguiente: había muerto ahogado; según cree recordar "Jimmy" Alvarez del Castillo en la fecha del accidente no se utilizaba aún el bote salvavidas. A partir de ese accidente para cruzar el charco había que hacerlo como mínimo en pareja; esta decisión complicó la vida a los que éramos asiduos de los viajes en fin de semana.

Brigada Urra: Al regreso de una misión de Defensa Aérea Activa, en el tráfico para el aterrizaje, se "overshoota" en el viraje a



Concurso de tiro aire-aire 1962. De izquierda a derecha: Murga Ulibarri, Martín Cervera, Juste y Page, el jefe de la patrulla.

final, fuerza la maniobra y entra en pérdida, recupera la pérdida y golpea en el "overrun" en una trayectoria plana con fuerte índice de descenso ("sinking") y sale despedido con el asiento. Cuando el equipo de rescate llega al lugar aún está con vida, pero desgraciadamente fallece poco después. Como se recordará Urra estaba en Servicio de Alerta de 5 minutos cuando el "Chaparro" derribó el "chamizo" del barracón de alarma. La pareja fue sacada en "scramble" para tomar acción contra un eco desconocido. La situación de alerta estaba reforzada, el autor no recuerda el motivo, tal vez fuese la crisis en

Argelia y el "push" anti-De Gaulle del General Masu; el caso es que la configuración de los aviones era distinta de la habitual (las 6 ametralladoras cargadas a tope y dos misiles "sidewinder"). Tal vez esta circunstancia adelantó la pérdida.

Estas son las siete víctimas mortales, triste tributo al entrenamiento y puesta a punto operativo de los siete años de vida de la Unidad.

LA ÚLTIMA MISIÓN

A mediados de mayo de 1962, el Ala está en "liquidación por derribo". El aparcamiento parece un desierto, sólo quedan tres Sabres que hay que entregar en Getafe; se pre-



Montaje del Sidewinder.

Canario Azola

sentan voluntarios para la misión el Capitán Guil y los Tenientes Cifre y Negrón; el despegue se programa para las tres y media; la tripulación almuerza en el Pabellón y coincide que el coronel también almuerza con su familia. El Capitán Guil se dirige a "Don Felipe": "Mi Coronel, voy a mandar la última misión del Ala, quiero su autorización para efectuar una pasada sobre la Base". Guil, yo ni le autorizo ni le dejo de autorizar, haga lo que le pida el cuerpo y aguanten sus "puntos" yo miraré para otro lado, pero si llega un parte de Palma Control, juraré por mis muertos que yo había ordenado la maniobra". El "briefing" del líder es corto: "En la "pasada a la pista de rodaje, si no queréis dejar un "drop" en tierra, volad más altos que yo, de manera que siempre veáis la escarapela superior del plano". La patrulla despegue en formación cerrada, el líder pide permiso para virar a la izquierda, dirigirse al radiofaro e iniciar una "aproximación instrumental" a la pista 24, tras el DC-4 de Aviaco que tiene a la vista. Pero Don Felipe "no mira para otro lado", cuando oye el ruido de la puesta en marcha abandona la mesa y sube al balcón del torreón del pabellón, seguido de otros comensales y enciende el puro de la última misión aire-aire. La formación enfila la pista de rodaje "a todo trapo". El "briefing" fue correcto ya que los testigos aseguran que el "rebufo" de los "drops" del líder levantaban polvo. A la altura de la torre, la formación inicia un suave ascenso para un tonel muy amplio que finaliza en una pasada rasante sobre la playa del Arenal; alguien oye que el Coronel con el puro en la boca "masculla": "Yo me voy a Londres pero esto es una cabronada". Los pilotos regresan en el "nocturno" de Iberia; el Coronel sale al encuentro: "Guil, estuvo bien pero sobraba el "repaso a la playa".

CONCLUSIONES

La reconstrucción de la Historia del Sabre en Mallorca, en razón de la carencia casi absoluta de fuentes escritas, es parcial y personal ya que ha tenido que basarse en la memoria, pero como escribió nuestro gran poeta Antonio Machado:

*"De toda memoria sólo vale
el don plecaro de evocar los sueños"*

Se han tenido que evocar muchos sueños y, soñar, siempre es agradable; pero de aquí tiene que surgir la primera enseñanza: El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, debe estar atento en el futuro y, si se produce la disolución de una Unidad del Ejército del Aire; actuar de inmediato para que su documentación no se pierda. Se tienen noticias que en el Reino Unido de la Gran Bretaña se han producido también problemas al disolverse unidades de la RAF. La vida del Ala de Caza nº 4 fue corta pero fructífera y su personal desde el Coronel al último Cabo mantuvo su espíritu de Unidad hasta la última Revista de Comisario; pero este espíritu sobrevivió

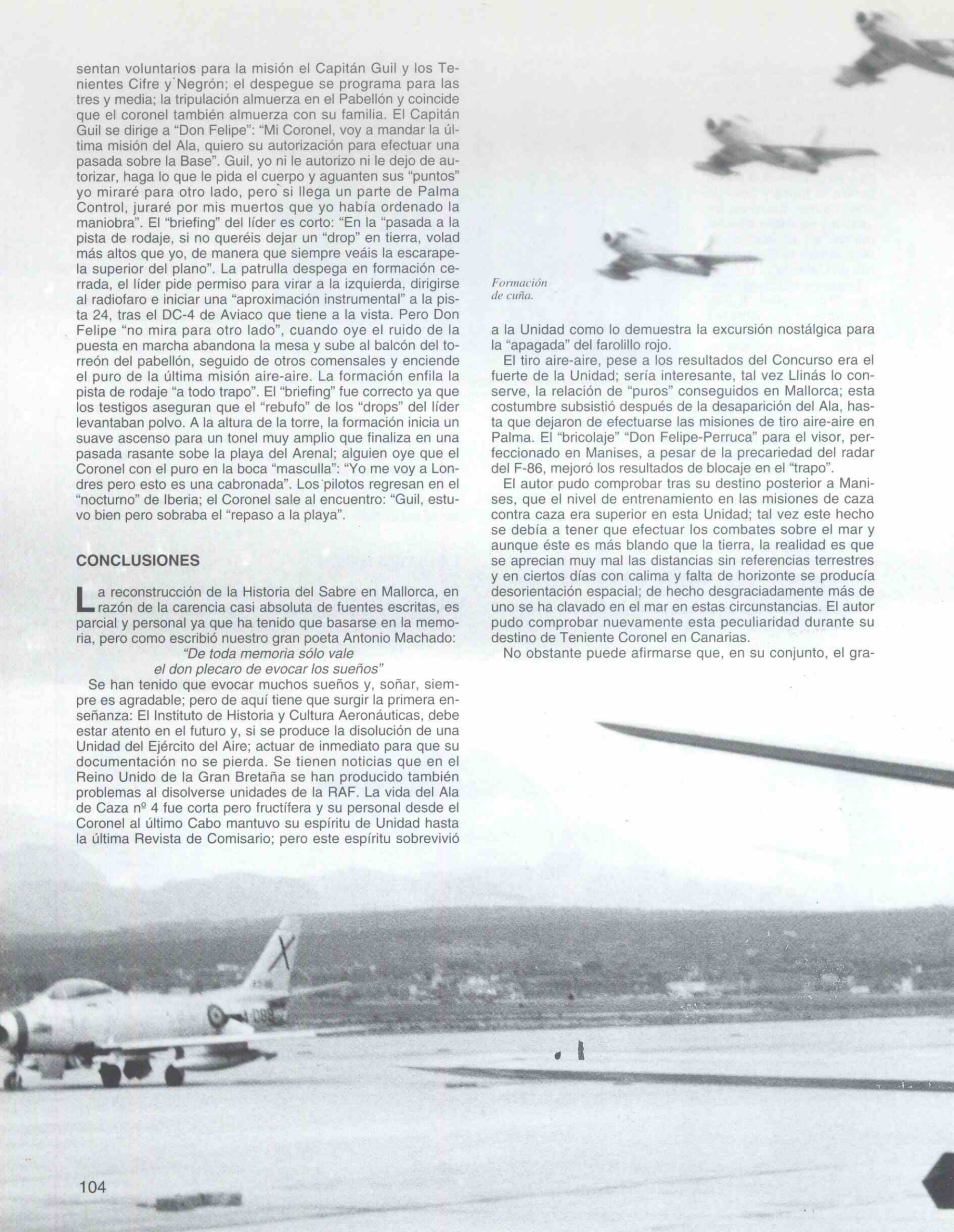
*Formación
de cuña.*

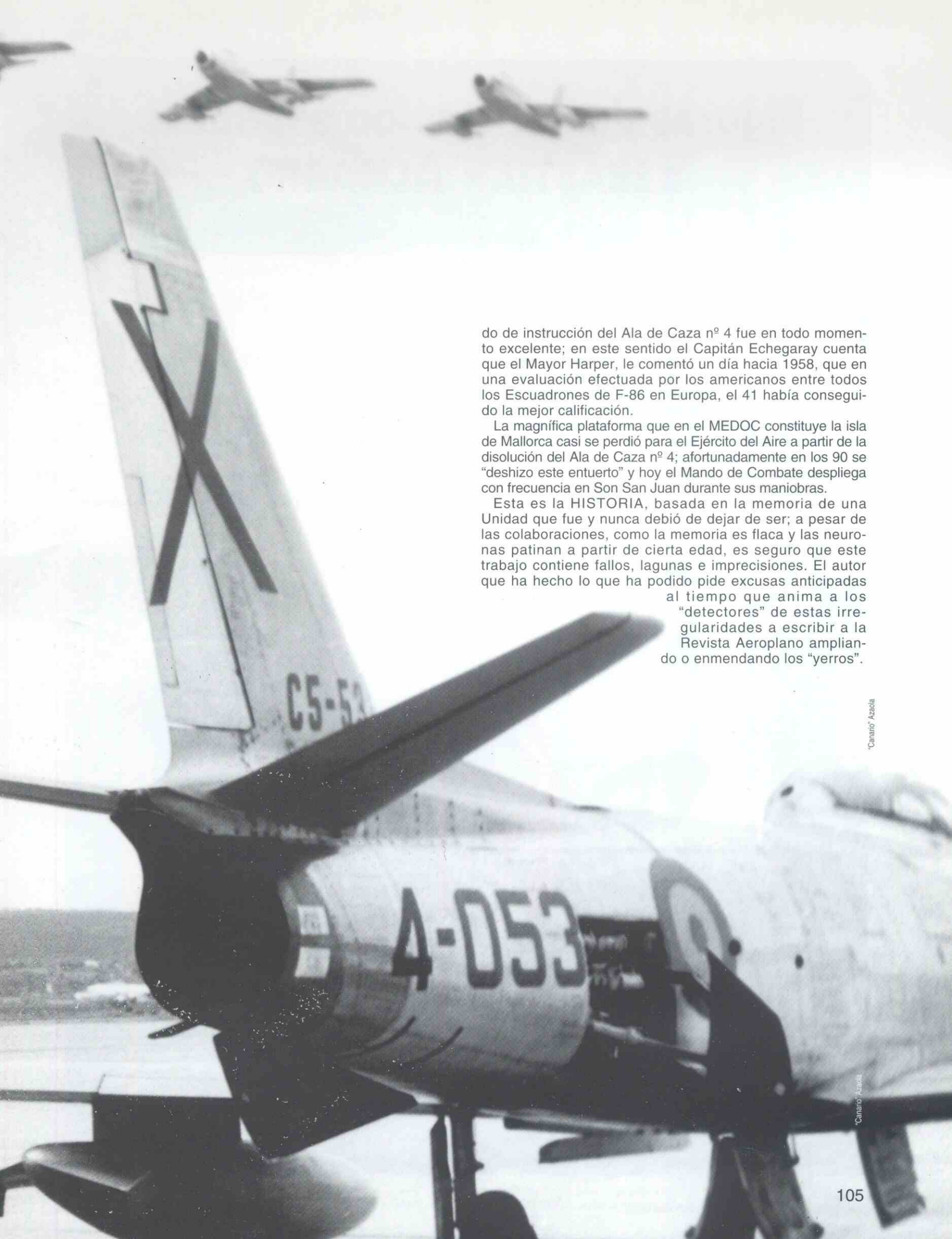
a la Unidad como lo demuestra la excursión nostálgica para la "apagada" del farolillo rojo.

El tiro aire-aire, pese a los resultados del Concurso era el fuerte de la Unidad; sería interesante, tal vez Llinás lo conserve, la relación de "puros" conseguidos en Mallorca; esta costumbre subsistió después de la desaparición del Ala, hasta que dejaron de efectuarse las misiones de tiro aire-aire en Palma. El "bricolaje" "Don Felipe-Perruca" para el visor, perfeccionado en Manises, a pesar de la precariedad del radar del F-86, mejoró los resultados de bloqueo en el "trapo".

El autor pudo comprobar tras su destino posterior a Manises, que el nivel de entrenamiento en las misiones de caza contra caza era superior en esta Unidad; tal vez este hecho se debía a tener que efectuar los combates sobre el mar y aunque éste es más blando que la tierra, la realidad es que se aprecian muy mal las distancias sin referencias terrestres y en ciertos días con calima y falta de horizonte se producía desorientación espacial; de hecho desgraciadamente más de uno se ha clavado en el mar en estas circunstancias. El autor pudo comprobar nuevamente esta peculiaridad durante su destino de Teniente Coronel en Canarias.

No obstante puede afirmarse que, en su conjunto, el gra-





do de instrucción del Ala de Caza nº 4 fue en todo momento excelente; en este sentido el Capitán Echegaray cuenta que el Mayor Harper, le comentó un día hacia 1958, que en una evaluación efectuada por los americanos entre todos los Escuadrones de F-86 en Europa, el 41 había conseguido la mejor calificación.

La magnífica plataforma que en el MEDOC constituye la isla de Mallorca casi se perdió para el Ejército del Aire a partir de la disolución del Ala de Caza nº 4; afortunadamente en los 90 se "deshizo este entuerto" y hoy el Mando de Combate despliega con frecuencia en Son San Juan durante sus maniobras.

Esta es la HISTORIA, basada en la memoria de una Unidad que fue y nunca debió de dejar de ser; a pesar de las colaboraciones, como la memoria es flaca y las neuronas patinan a partir de cierta edad, es seguro que este trabajo contiene fallos, lagunas e imprecisiones. El autor que ha hecho lo que ha podido pide excusas anticipadas

al tiempo que anima a los "detectores" de estas irregularidades a escribir a la Revista Aeroplano ampliando o enmendando los "yerros".