

Un día en la vida de 100 pilotos de "Sabre"

El Desfile Aéreo de Mayo de 1959

RAFAEL DE MADARIAGA



La 1ª Patrulla de la Formación "Gallo". De izquierda a derecha, avión 25.281 del Teniente Coronel Azqueta, 113358 del General Salas, 41-130 del Coronel Galarza y 61-251 del Teniente Coronel Lucas. Esta fotografía se tomó el día 1 de mayo, ya que el día 3, el Teniente Coronel Lucas voló el avión 113416, y el 61-251 fue pilotado por el Comandante Calvo Ugarte.

UN día de mayo de 1959 se celebró sobre la Castellana de Madrid, con un cielo luminoso, uno más de los casi medio centenar de grandes desfiles conmemorativos que tuvieron lugar durante la postguerra, antes de la transición, en España. El desfile aéreo de aquel 3 de mayo fue memorable para el Ejército del Aire y perdura en la Historia Aeronáutica española por algunos aspectos notables: Participaron trescientos aviones, entre los cuales había cien turbo reactores de caza y entrenamiento; de estos, 84 Sabres F-96F despegaron en cuatro minutos de la pista de Torrejón: Los americanos de la USAF casi no se lo podían creer. Finalmente, en esa fotografía de 92 pilotos de reactores que ha servido para inmortalizar el hecho, figuran con treinta años menos, dos o tres bien probados líderes de pilotos españoles que participaron en dos guerras, varios pilotos de caza de valor ya comprobado, más de treinta futuros generales, treinta y seis comandantes de Jumbo o similar con más de 20.000 horas de vuelo a sus espaldas, un General Jefe del Estado Mayor del Aire, un Ministro del Aire, dos curas y el único Capitán General de nuestro Ejército del Aire en toda su breve historia. Un récord difícil de igualar para una instantánea improvisada, sobre el parking de Torrejón.

INTRODUCCION

EL Desfile Aéreo sobre La Castellana aquel día de mayo, constituía el número XXI desde que el General Franco había celebrado el primero en el mismo lugar el año 1939. No fue diferente de otros que ya habían tenido lugar y de los que vendrían en años sucesivos, hasta que la parada pasó a llamarse Desfile Aéreo del Día de las Fuerzas Armadas.



Muchas cosas variaron con los años de unos desfiles a otros, y todas ellas fueron magníficamente plasmadas en el brillante trabajo del General Julio Canales, entonces Coronel, denominado "La otra cara del Desfile Aéreo", en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica número 486 de junio de 1981, páginas 685 a 694.

Pero aquel año sucedieron algunas "primeras" importantes. En tierra se estrenaban las unidades "Pentómicas", y en el aire volaron 300 aviones, uno de los números más altos desde el final de la Guerra Civil. La representación del Ejército del Aire en tierra estuvo formada por la Academia General del Aire, en cuyas filas formaba



como gastador, dando escolta a la Bandera, el joven príncipe don Juan Carlos de Borbón, la Bandera Paracaidista, la Escuela de Transmisiones y una Agrupación de Tropas de Aviación. Los cadetes de las promociones XII, XIII y XIV, que esperaban el turno de su formación en un distendido "descanso a discreción" en la señorial calle del General Martínez Campos, última manzana antes de La Castellana, observaban con asombro, cómo algunas viejas familias monárquicas se acercaban al Príncipe y hacían la reverencia al saludarle, sin el menor rubor, en plena calle, con el consiguiente azoramiento del futuro Rey, con veinte años, vestido de gala y con el "chopo" en la mano. Y que a pesar de todo salía airoso del trance, con sus buenas maneras y su carácter jovial.

En el aire los aviones de todos los tipos atronaron el ambiente pasando una sola vez y por orden de velocidades de mayor a menor. Primero fueron los 84 Sabres F-86 de todos los escuadrones, con indicativo Gallo, en columna de escuadrones formados en columna de patrullas de cuatro aviones en "finger tip" y a continuación 16 T-33 en rombo de rombos, de la Escuela de Reactores. Después pasaron todos los convencionales, entre los que destacaban los Messerschmidt españoles o C-4K "Buchones", los "Pedros" B-21, los T-6, los DC-3, las Mentor, los Junker y las Bucker de la Academia voladas por los profesores y los alféreces de la XI promoción. En total nueve formaciones en una sola pasada.

Y entre los hechos más notables, aquel despegue memorable en Torrejón. Los americanos no daban crédito a sus ojos, cuando el Jefe puso en marcha, hizo las comprobaciones y se metió al final del primer tercio de la pista y a continuación se fueron poniendo detrás de él... 83 Sabres más. En cuatro minutos estaban todos en el aire, soltando frenos cada ocho segundos una formación de cuatro, aunque algunos en condiciones precarias, pero estuvieron en el aire.

De los 94 aviones F-86 que había en el "parking" de la Base Aérea ese día, despegaron seguramente 88 y sólo cuatro reservas no sobrevolaron Madrid. La recuperación también fue una buena experiencia. Pero dejemos a los protagonistas que nos cuenten sus recuerdos. En ese aspecto de recuperar los datos de aquella ocasión, el más meritorio y caracterizado ha sido el entonces Capitán José Pérez-Cruz Sánchez, autor de un magnífico trabajo sobre este mismo tema para la monografía del 40 Aniversario de la Sexta Promoción de la AGA, estupendo relato que el autor ha utilizado profusamente como hilo conductor en este artículo, contando con la generosidad y la aquiescencia de nuestro querido compañero.

En la primera línea, de más próximo a más lejano, los cuatro aviones de la 1a Patrulla de Mando y a continuación 2a Patrulla o 1a del 61 Escuadrón, Torrejón. En la fila siguiente 4a Patrulla o 1a del 21 Escuadrón, Zaragoza y 3a Patrulla o 2a de Torrejón. En la Tercera línea, las Patrullas 6a, 61a de Manises y 5a ó 2a de Zaragoza.



Vista parcial de 64 aviones alineados en el "parking español" de Torrejón. La línea que comienza a la derecha era la segunda en este parking. Las líneas siguientes, desde la 4a hacia la izquierda, comprendían aviones de Manises, desde la 7a Patrulla a la número 16. Los aviones del 41 Escuadrón, Palma (13) y de Talavera (18) estaban aparcados dando frente a este lote, en la zona de "parking americano".

LOS PREPARATIVOS

VARIAS semanas antes de la celebración del Desfile Aéreo de mayo del 59, al igual que en muchas ocasiones anteriores, habían ido llegando a las distintas Bases Aéreas y Unidades, la Orden de Operaciones que desglosaba y especificaba las misiones de todos los participantes. En los escuadrones de caza se tomaron las medidas típicas, se pusieron en vuelo más aviones de lo habitual, se consumieron repuestos haciendo un esfuerzo para poder dar el máximo y se fueron designando los pilotos que deberían trasladarse a Madrid, así como los escalones de tierra con sus mecánicos, los APU,s y los diferentes equipos de línea.

Algunos pilotos citan como destacable el número de APU,s que se trasladaron a Torrejón, quedando en Manises un par de equipos bastante precarios, que dieron lugar a algún problema de puesta en marcha el día del traslado aéreo. Por fin el día 29 de abril volaron casi todos los Sabres desde sus bases habituales hasta Torrejón. Ese día la meteorología no fue muy buena y por ejemplo la formación del Ala Nº 2, 21 Escuadrón, vino desde Zaragoza con el indicativo Amigo Copla, compuesta por ocho aviones mandados en ese vuelo por el Capitán Pérez-Cruz, debido a cuestiones de calificación para utilizar el GCA de Torrejón en la aproximación, a pesar de que el jefe de la formación en el Desfile, sería el Comandante López Vicianá.

Una de las formaciones de Manises, la que integraba el 11 Escuadrón, penetró ese día con 16 aviones en formación cerrada, mandada probablemente por el Capitán Parés de la Rosa, quien mantuvo por radio una breve pero enjundiosa disquisición con el controlador de turno en Madrid Control, acerca de la conveniencia de penetrar los 16 aviones en formación con una situación IMC importante. Al final parece que Pepe Parés se salió con la suya y también la suerte acompañó, puesto que las nubes no estaban cerradas a baja cota, con lo cual todo fue normal.

La zona de aparcamiento habitual del 61 Escuadrón de Torrejón se fue poblando de F-86F hasta abarcar todo el parking entonces llamado "español" y además gran parte del "americano", cubriendo prácticamente todo el espacio útil de la Base. En conjunto estimamos que llegó a haber aparcados 94 Sabres a la vez.

En el edificio -todavía sin terminar- del Escuadrón 61, se sucedían los saludos entre compañeros y amigos que se citaban allí para tomar parte en este increíble suceso. La alegría mayor quizás fue la de los componentes de la Sexta Promoción de la AGA, que concurrieron con el número más abultado de pilotos de una sola promo-

La información y los comentarios "apócrifos" sobre la preparación y el briefing de este famoso desfile, complementan en gran parte lo que podemos saber sobre lo que pasó en realidad. Por eso no podemos despreciar todos esos datos, aunque reconociendo su menor entidad, su carácter anecdótico.

Para la mayor parte de los pilotos el desfile fue un hecho notable, sin precedentes, en el cual participaron emotiva y solemnemente, y todos tuvieron conciencia del riesgo, de la preparación necesaria y de la habilidad requerida. En ese orden de cosas y dada la mentalidad de la época, no es de extrañar por ejemplo, que tanto el Padre Rey Stolle que firmó con el seudónimo de "Adro Xavier" aquella discutida novela "Las Nubes se visten de acero", en la cual algunos de ellos eran protagonistas involuntarios, y otros sacerdotes, estuvieran parte de la mañana del día del ensayo, confesando en el hangar a muchos de los participantes.

El briefing de Azqueta es valorado por la gran mayoría como una pieza notable, precisa, técnicamente perfecta, de gran duración, dividido en dos días y cubriendo todos los aspectos, aunque también aparecen adjetivos como brutal, audaz, "inseguridad" o "saltarse a la torera" parte de lo que les habían enseñado a todos. Pero se demuestra una gran admiración hacia el autor de toda la operación. Se cita que en algún momento del briefing fue ayudado por el Capitán Chamorro.

Es probable que de los oficiales de Seguridad en Vuelo alguno llegara a ponerse de pie. Es cierto que en estos "briefings" multitudinarios, muchos comentarios en la parte de atrás se producen espontáneamente, con rapidez, y los que están delante no llegan a enterarse de muchas frases. Al terminar la explicación del aborto, alguien debió de decir algo así como "al que le toque, le tocó" y otro gritó sin poder contenerse "¡Pero y si soy yo!", atormentado por aquella posibilidad tan cercana.

Parece que no se había contado con tantos aviones de Talavera, creyendo que vendrían con una patrulla o dos. El caso es que hubo que encajar los 16 aviones que traían los "catedráticos" y la elección fue sencilla: al final de toda la formación. El conferenciante hacía referencia de vez en cuando a los "catedráticos" con cierto "retintín", y además en alguna ocasión, no sabemos si intencionadamente o no, aludía al Jefe de la formación que ocupó el número cinco, o Escuadrón Echo, como Comandante "Menchaca", cuando todo el mundo sabía que se trataba del Comandante García-Fontecha.

La altura a la cual estaba prevista la pasada de los Sabres debió ser de unos cinco mil pies para el jefe de la formación sobre el circuito de espera en la zona de las famosas "Tetas de Viana", que tienen elevaciones sensiblemente parecidas a los 4.166 pies de Zaorejas y los 4.100 de Cifuentes, y después descendería durante el sobrevuelo de La Castellana hasta 4.000, algo similar a esto. El caso fue que en esos 800 pies no entraban fácilmente los 80 aviones que seguían al General, especialmente durante los virajes de la espera en Viana. La última formación, según don Antonio, no cabía materialmente entre la anterior y el terreno, por lo cual decidió desplazarse hacia fuera del viraje y subir un poco, por su cuenta. Todo esto sucedía el día del ensayo.

Esa maniobra, requerida por las perentorias protestas del último de todos los jefes de patrulla, Capitán Pérez-Rayó con sus puntos Ostos, Vadell y Correa, que iban materialmente "rascando el culo" o rozando los árboles, fue inmediatamente detectada por la Patrulla de Vigilancia y Reserva y corregida por la radio. Pero aquello era una necesidad abrumadora, frente al hecho de dejarse un punto pinchado en una de las T.s. Por lo cual el jefe de "los catedráticos" calló y aceptó de momento. Cuando llegó la hora del De-briefing puso "los puntos sobre las íes" y la altura de la espera y por tanto también la de la pasada se debió subir mil pies para el día definitivo.

ción: nada menos que 15 pilotos aportaban al conjunto de casi 100 que se dieron cita esos días y fueron los capitanes Alonso Cubells, Castaño, Correa, Chillón, García Vargas, Inclán, Lapuente, Martínez Ibáñez, Montaner, Ostos, Palomino, Pérez-Cruz, Quintana, Seoane y Vadell.

Los ánimos de tantos pilotos estaban excitados por la magnitud del desfile aéreo que ese año se acometía y sobre todo por las experiencias de desfiles anteriores. En el recuerdo de muchos de los presentes, los que ya volaban los Sabres varios años antes, gravitaba la memoria de los acontecimientos del año 58 y del 57. En ellos había habido, primero una pequeña estampida debido a la famosa frase de "¡Cuidado con las antenas!", y después el cruce prodigioso con la formación de Messer, a la misma altura sobre el edificio de "La Unión y el Fénix", que tan bien describe Canales en su artículo citado. Por tanto, la "Psicosis" estaba servida.

El General Salas había comentado para tranquilizar un poco a la gente, que al igual que otros años, debido a la falta de pilotos para volar los C4-K, los célebres "Buchones" de El Coper, se había enviado a muchos pilotos recién llegados a los Sabres, a volar en su anterior destino, los Messer, para el desfile. Quería con esto decirles que los pilotos que tendrían "enfrente", eran como ellos mismos, compañeros y de los buenos, con su misma preparación o habilidad. Por supuesto, pero eso parecía no tranquilizar a nadie.

El día 30 de abril, el tiempo no fue muy bueno en la Península, con lo cual se dedicaron a poner los aviones a punto y continuaron llegando equipos y Puestas en Marcha por carretera. Ya el día 28 había sido un día un poco revuelto. El Capitán Rafael Castillo Cámara, Oficial de Operaciones junto con Chamorro en la Plana Mayor del Ala Nº 1, había intentado volar con un Junker JU-52 desde Valencia a Torrejón, trasladando mecánicos y repuestos, pero se había tenido que dar la vuelta. A bordo del Junker viajaban unos 16 ó 18 mecánicos y el Padre Rey Stolle, llevando como segundo piloto a Rodríguez del Valle. Al final tuvieron que irse en autobús y una micro, formando una pequeña caravana por tierra el día siguiente, 29.

Para el 12 de Escuadrón, el año 1958 había sido aciago. En septiembre perdieron al Capitán Berriatua en un entrenamiento de la Patrulla Acrobática. En noviembre desaparecía el Jefe del Escuadrón Comandante Balanzategui. Ahora en mayo de 1959 su nuevo jefe era ya el Comandante Michávil, pero aún no actuaba como jefe en las formaciones. El jefe accidental había sido durante algunos meses el Capitán Peraita Richard.

El Coronel Jefe del Ala, Murcia, también estaba recién llegado, ya que se había incorporado desde la Agregaduría en Washington en octubre del 58. El día 28, al saber que el Junker había regresado por mal tiempo, habló con Castillo mostrándose contrariado. Ese mismo día se produjo el accidente del avión de Iberia tripulado por Peña, en el cual viajaba el atleta Joaquín Blume.

A pesar de todo, Torrejón iba llenándose de gente. La base carecía de pabellones suficientes para tanto personal. El alojamiento de tantos oficiales y suboficiales tuvo sus pegas y algunos sin familia ni conocidos en Madrid, durmieron esos días en el Hospital Americano de la base. Otros en Barracones y Quonset inapropiados y bastante fríos a pesar de ser mayo, como el Cabo Primero Hierro y sus compañeros de Talavera.



El Capitán Carlos Baudot, en la cabina del Sabre 51-13482, por la misma época o quizás algunos meses más tarde del Desfile de 1959.



Los 16 componentes del Escuadrón "Echo" de la formación "Gallo", profesores del recién creado Escuadrón de Sabre, en la Escuela de Reactores. De izquierda a derecha, de pie, Capitanes Lapuente, Figueroa, Comandantes Mora y Fontecha, Teniente del Río, Capitanes Chillón, Ostos, Seoane, Vindel, Correa y Castaño. En cuclillas, Quintana, Vadell, Pérez Rayo, Tojeiro y Conradi.

EL "BRIEFING" Y EL ENSAYO

PARA el día 1 de mayo, viernes, se había preparado el "briefing" y el ensayo. A primeras horas todavía llegó el Escuadrón 41 de Palma. Amaneció un día estupeando y tan solo a últimas horas de la mañana aparecieron algunos "cumulitos" de buen tiempo. En Torrejón se preparó todo desde bien temprano. Las Puestas en Marcha, que no eran suficientes para todos los aviones, irían pasando de unos a otros a medida se iban utilizando, hasta arrancar los 88 aviones, que comenzarían a rodar al término. Los americanos destinados en la Base, tanto individualmente, como la 16 Fuerza Aérea y sus escuadrones, prestaron toda la colaboración posible, y por ejemplo, la pista estaría rodeada a ciertos intervalos por unidades contraincendios y ambulancias.

Según cuenta el entonces Teniente Coronel Azqueta, que era el Jefe de Operaciones del Mando de la Defensa y responsable del briefing, se había reunido unos días antes con el General Salas, Jefe de Fuerzas Aéreas del mismo Mando, para preparar el briefing previo con los jefes de formación. A la hora señalada, se fueron reuniendo en el "quonset" del 61 Escuadrón, todos los pilotos que iban a tomar parte en el ensayo y en el desfile, además de muchos curiosos.

El General Salas estaba presente, sentado allí delante, frente a la reunión, dando una gran seriedad y emoción al ambiente, también en cierto modo respaldando todo lo dicho por Azqueta. El encabezaría la formación, al mando de la primera patrulla o Patrulla de Mando, con cuatro aviones en "finger tip" a la derecha, formada por Salas con Azqueta a su izquierda y Galarza y Lucas Fernández Peña a su derecha, tres aviones del Cuartel General y uno del 41 Escuadrón.

De cabeza a cola y con el indicativo Gallo, la formación en Columna de Escuadrones en columna de Patrullas en Cuña, formaría a continuación llevando el Escuadrón Alfa dos patrullas del 61 Escuadrón encabezadas por el Coronel Cuadra y dos del 21 Escuadrón mandadas por el Comandante López Viciania, el Escuadrón Bravo cuatro patrullas del 11 Escuadrón del Ala 1 con el Coronel Murcia a la cabeza, el Escuadrón Charlie con 16 aviones del 12 Escuadrón al mando del Comandante Linares, el Escuadrón Delta 16 aviones del 41 Escuadrón al mando probablemente del Comandante Escalante y el Escuadrón Echo 16 aviones de la Escuela de Reactores bajo el mando del Comandante García Fontecha.

El briefing de Azqueta fue desgranando los pormenores del enorme acontecimiento. Veía desde donde hablaba al lado de la pizarra, como el pequeño "quonset" se iba llenando de americanos y curiosos por la parte de atrás. Las comprobaciones previas al despegue se harían poniéndose los aviones uno al costado del otro en la pista de rodadura. Hasta ese punto cualquier avión con problemas podía ser sustituido inmediatamente, abandonando la línea de la formación, volviendo al parking y siendo sustituido por otro de la Patrulla de Vigilancia y Reserva, que iba a despegar en el último lugar. Esto sólo ocurrió con un avión, el de Ostos, precisamente el día del desfile real.

Cuando el Teniente Coronel, con su cabellera rojiza y sus penetrantes ojos claros, habló del posible aborto en pista, hubo murmullos y un amago de levantarse entre

algunos oficiales, especialmente los de Seguridad en Vuelo. Las instrucciones eran claras: si se trataba de uno de los aviones en el centro de la pista, con motor a fondo hasta el final de la misma; si era de los lados, salirse de la pista por un costado; por lo tanto "¡A la hierba!". En los diferentes escuadrones, los capitanes Cánovas Zárate, Pérez-Cruz, Echegaray y Vázquez Figueroa eran los encargados de la Seguridad en Vuelo en Manises, Zaragoza, Palma y Talavera. Hicieron un gesto como de ir a levantarse, se revolieron en sus asientos, pero fueron frenados en seco por el gesto y la voz de Azqueta. La cosa estaba muy clara y la presencia del General Salas refrendaba la afirmación: En caso de aborto, salirse por el final y no lanzar en ningún caso los "drops". Si era parada de motor, por el lateral más próximo, ¡la hierba!

Una vez terminadas las comprobaciones, las formaciones irían entrando en la Pista 05 de Torrejón y el General Salas detendría su Sabre C-5 114458, todavía con numeración americana, aproximadamente al final del primer tercio de la larga pista, colocándose los siguientes 83 a continuación y los cuatro reservas no muy lejos. El Jefe de la formación, ya con todos los aviones en pista pondría potencia al 70, 80, 90 por ciento y con un máximo cercano al 94-96 por ciento soltaría frenos. Con un retraso de unos 8 segundos, le seguirían las demás patrullas, que estarían en el aire en tres minutos y medio.

Después de la Reunión, que no había, porque en realidad "despegábamos ya reunidos" como ha dicho alguno, se procedía hacia el punto de la espera, en la posición cercana a los pantanos de Entrepeñas y Buendía, conocida como "Las Tetas de Viana". Aquí hubo un buen sofocón para el Comandante López Viciano; pues muchos participantes no supieron distinguir bien el nombre y nunca habían oído hablar de tan nombrado accidente geográfico -especialmente desde el punto de vista aeronáutico- muy prominente en la ruta desde Madrid hacia Zaragoza y Barcelona, a baja costa. Lo confundieron con su apellido, con el consiguiente murmullo y risas relajantes.

Desde ahí se iniciaría un amplio viraje hacia La Castellana, sobrevolándola en dirección Norte-Sur, desde la Plaza de Castilla hacia Atocha.

El regreso a Torrejón se haría de cola a cabeza, comenzando por los últimos despegados, manteniendo un rumbo Sur-Suroeste el resto de la formación, mientras sobrevolaban el Valle del Tajo, y regresando a tomar tierra con intervalos de un minuto o minuto y medio cada patrulla y utilizando de nuevo la Pista 05.

Terminaba el briefing. El pelirrojo Teniente Coronel preguntó si había preguntas; ¿Any Question? y le respondieron que "No questions". Un americano se le acercó al terminar, sorprendido, y le dijo en inglés, que el briefing debía haber sido muy bueno, ya que no había habido "questions" y teniendo en cuenta la envergadura de la operación. Azqueta achacó la aceptación unánime a la presencia del General Salas y su carisma personal entre todos los pilotos.

De cualquier forma, el entonces Teniente Coronel Luis Azqueta Brunet realizó según todos los testimonios, "una demostración de saber profesional,... por la forma en

AQUEL FAMOSO DESPEGUE

Situarse 88 Sabres en la Pista 05 de Torrejón unos detrás de otros, a unos tres o cuatro fuselajes de intervalo, poner entre el 90 y el 98 por ciento de potencia e irse todos al aire prácticamente juntos en 3 minutos y medio, es algo que nadie nunca había visto, ni lo volvería a ver..., hasta dos días más tarde. Los americanos andaban como locos con los tomavistas de Super Ocho y los fotógrafos de la 16 Fuerza Aérea tomaron las mejores perspectivas de aquel acontecimiento.

Los relatos son muy vivos y unánimes, porque aquello fue impactante:

- "La trepidación de mi avión ante el rebufo de las tres patrullas anteriores fue indescriptible; la visibilidad se anuló, por el humo negro de los gases y mi vista solamente se mantuvo fija en el anemómetro, esperando que la aguja alcanzase la velocidad para poder tirar de la palanca y colocar el avión por encima de la turbulencia generada por los 12 Sabres que habían despegado delante de mí. Mentalmente, les deseé suerte a los que despegaban atrás. Creo que todos respiramos de alegría cuando la Patrulla de Vigilancia informó al Jefe que la formación estaba en el aire sin novedad (Pérez-Cruz).

- "Sin ver nada absolutamente, por los humos de escape. Muy trabajoso por los rebufos". (Correa)

- "Antes del despegue, con todos los aviones en pista, el Sabre temblaba como si fuera a deshacerse, al ir metiendo motor los de delante". (A. Cubells)

- "El intenso humo que despedían todos los aviones en pista, algunos despegando, otros con potencia de despegue, filtraba los reflejos del sol en los flaps, dando un aspecto rojizo, que por un momento, me hizo creer que se habían incendiado los aviones" (F. Cortés)

- "El humo cubría todo por delante, donde sólo se veían las cuatro toberas de la escuadrilla que despegaba delante de nosotros... La pista parecía temblar" (Palomino)

- "Pusimos el oxígeno de las máscaras al cien por ciento. Se puso potencia de despegue y fuimos soltando frenos, cada escuadrilla con el intervalo de tiempo previsto". (Cánovas)

- "La imagen de una pista llena de aviones, el humo y fuego de las formaciones precedentes, es algo que se ha mantenido fresco durante todos estos años". (De Diós)

- "Al salir de aquel infierno, sin visibilidad y con todos los rebufos habidos y por haber, y rogando que no hubiese nada en la pista ¡Qué espectáculo tan maravilloso! ¡Sesenta y Ocho aviones delante escalonadamente formados! Ya habíamos formado en la pista ¡Sin reunión!". (Vindel)

- "Debido a los gases y polvareda, el despegue fue casi instrumental, la visibilidad casi nula y los rebufos impresionantes. Sorprendentemente la reunión fue excelente, al contrario que el día del ensayo". (Del Río)

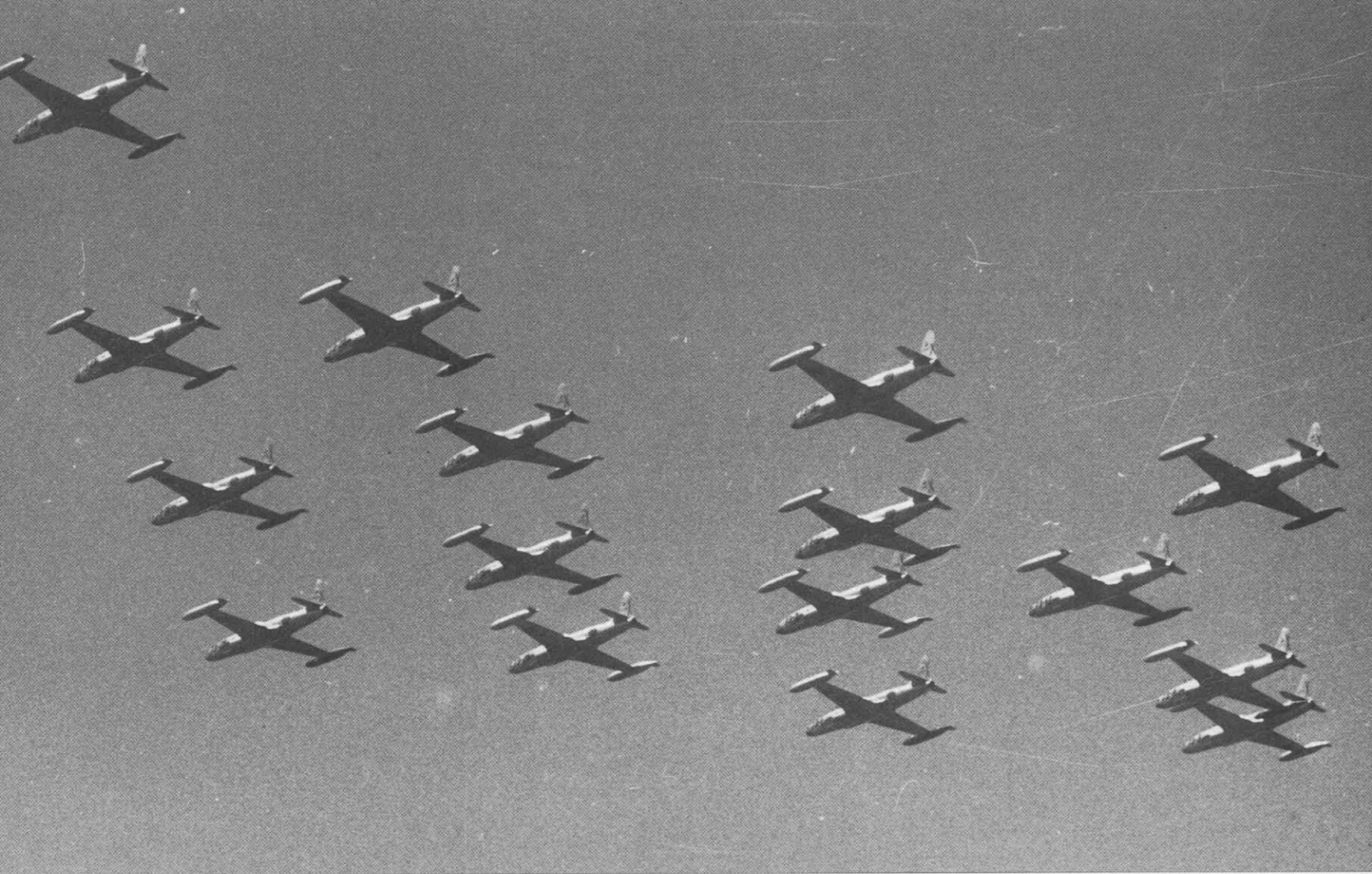
- "Alineados en pista y con motores metidos, resultaba casi imposible mantener el avión parado y alineado; pero resultó excitante". (Inclán)

- "Al aumentar la potencia a empuje militar, para el despegue, la vibración se transmitía por el cemento de la pista hasta nuestras manos y pies, firmemente apoyados en los mandos de vuelo, en una especie de pulso mecánico y nervioso que unía a pilotos, aviones, pista y aire, vibrando al unísono". (Chamorro)

- "Algo difícil de olvidar, especialmente para la última patrulla. El despegue, sencillamente impresionante, no se veía nada, Ocho octavos de humo negro, unos puntos rojos a distintas alturas, que eran las toberas de los aviones, y rebufos por todos lados. Todo esto además de la temperatura que había a nivel de pista". (Pérez Rayo)

- "El brutal zarandeo de los rebufos acumulados en la pista y el peligro, al no elevarse con la suficiente rapidez -o por lo menos eso nos parecía a los de atrás- las primeras formaciones, dejando casi sin sitio a los que seguían detrás, virando muy cerca del suelo". (Durán)

- "Algo que parecía ensayado y que en realidad fue producido de una charla previa ¡Genial!". (Pérez Pérez)



Los 16 T-33 de la Escuela de Reactores, desfilaron aquel día, como tantos otros, en su vistosa formación de "rombo de rombos", que ha sido clásica durante años. Preparando este desfile, había fallecido en desafortunado accidente en Talavera, el Teniente Noreña. El punto derecho del rombo izquierdo era nuestro actual Director, General de Brigada Rafael González-Granda Aguadé.

que condujo el briefing". "Allí estaban casi cien aviadores apiñados en un barracón prefabricado americano, escuchando con una atención expectante, en un silencio conventual, la fluida sucesión de datos, procedimientos, cometidos, indicativos, normas de seguridad, instrucciones particulares de cada formación y de cada piloto. Fue una exposición magistral".

El vuelo de ensayo tuvo una duración entre los cuarenta minutos que voló la última patrulla que despegó y una hora quince minutos que voló el Jefe. Fuera del ajuste de altura que realizó por necesidad perentoria el Escuadrón Echo en la espera, no hubo otros incidentes. La reunión en esta primera ocasión fue más ardua y se debió de realizar en viraje, pues muchos pilotos comentan los problemas de viraje cerca del suelo con turbulencia y rebufos, pero no fue muy prolongada. La Patrulla de Vigilancia hacia pequeñas correcciones a algunas formaciones y sólo se oía en la radio la voz del Capitán Sequeiros, en cortos mensajes.

La rotura se produjo casi sin novedad, los aviones ocupando la pista casi por parejas, muy juntos, llegando a haber en pista en algunos momentos hasta seis u ocho Sabres a la vez, rodando con presteza hacia el final. Sólo se produjo un "motor y al aire" ese día, efectuado por el Jefe de la 1ª patrulla del 21 Escuadrón y corregido rápidamente con un tráfico muy corto, que le permitió aterrizar antes de que pudiera interferir a la patrulla siguiente, ya que las instrucciones para hacer "go-around" también eran muy estrictas, si la maniobra se prolongaba excesivamente. Se había hablado de quedarse para el final de toda la formación.

Al llegar al pequeño y provisional edificio del Escuadrón 61, se sucedían los abrazos y los saludos entre camaradas que no se habían visto previamente. Para muchos era una ocasión emocionante, de alegría y de demostración de la propia habilidad y de la preparación que se había alcanzado. Estaban honestamente orgullosos: todo había salido bien.

LA HORA DE LA VERDAD

EL día 1 de mayo, después de las correcciones y modificaciones correspondientes a la experiencia acumulada, terminó sin más novedad que el ambiente de camaradería y exaltación que vivían todos los participantes: pilotos, mecánicos, especialistas, tanto oficiales como suboficiales. El siguiente día, el 2, sábado, se dedicó a labores de mantenimiento y puesta a punto de los 92 aviones.

Al día siguiente, domingo 3 de mayo de 1959, había llegado "la hora de la verdad", la hora señalada. En el nuevo briefing se dieron los últimos toques brevemente a toda la operación, se habló de lo crítico del despegue y de la necesaria exactitud en la

A veces a la Historia con mayúsculas de un hecho o de un conjunto de hechos le falta la enjundia, la viveza, el anecdotario de las pequeñas historias de cada uno de los protagonistas. Por eso cronistas como nuestro apasionante Bernal Díaz del Castillo se hicieron tan populares entre nosotros; porque cuentan la historia de los de a pie. Salvando todas las distancias, vayamos a los hechos en tono menor.

Muchos de los detalles que recuerdan los protagonistas están entremezclados con los del día del ensayo e incluso, como ya hemos advertido, con los de otros desfiles, especialmente los del 57 y 58. En alguno de los despegues a un avión se le cruzó la rueda de morro en pista y al tener que realizar aquella maniobra un tanto brusca para enderezarla, hubo que cambiar la posición de algún avión. Otra peripecia típica y curiosa ocurrida ahora o en otras ocasiones ha sido el que se soltara en pleno "mogollón" dentro de pista ya, uno de los triángulos del borde ataque izquierdo que se sujetaban con un bróche después de subir el piloto a la cabina. Según una aportación apócrifa, a uno de los Sabres se le soltó durante la prueba de motores; los pilotos que veían avanzar el triangulito dando botes de hasta un metro de altura hacia su tobera de entrada, cortaban motor para no tragárselo, después volvían a meterlo. Pero no pasó nada y el dichoso triángulo salió por el final o por un borde de la pista, sin darle a nadie.

Alguien apunta que se discutió mucho sobre el sistema a emplear para la reunión y el despegue, en cuanto a tiempos o intervalos y que finalmente se adoptó una propuesta del Capitán Cabello, basada en tiempos y velocidades, pero no hay constancia de que fuera el sistema empleado en este desfile precisamente. Por cierto que siempre se habla de un lapso entre 8 segundos y 10 de diferencia para soltar frenos las diferentes patrullas. Si hablamos de 21 intervalos por 8 segundos, nos arrojan 68 segundos, más un período crítico de unos 2 segundos para comenzar a moverse la precedente, reconocer el movimiento la siguiente y soltar frenos, lo que serían 42 segundos más. Los 8 segundos ofrecen pues un resultado de 210 segundos totales, 3 minutos 30 segundos para el despegue completo.

Si los intervalos fueron de 10 segundos, la misma cuenta sale por 4 minutos 12 segundos. De la observación de la única película que el autor ha podido obtener, se deduce que el intervalo más probable fue el de ocho segundos entre patrullas.

Se citan dos aviones como posibles responsables de la contusión producida al fotógrafo americano que estaba al borde derecho de la Pista 05. Eran naturalmente dos puntos "cuatro" de una de las primeras formaciones y las apuestas están entre el Capitán Olaya, que probablemente era el cuatro de la Tercera Patrulla, 2ª del 61 Escuadrón, o el Capitán Salazar, que era el cuatro de la 5ª/2ª de Zaragoza. Alguien con cierta reticencia, dice que no llegaron a enterarse del autor, porque se ordenó limpiar la punta del plano derecho de todos los aviones. De todos modos el autor de la maravillosa fotografía de los 92 pilotos- contándole a él, 93- fue el Capitán José Luis Olaya Pina, y él mismo cree que fue su plano el que golpeó al "yankee" excesivamente curioso. Olaya obtuvo tres instantáneas ligeramente diferentes, de las cuales hemos utilizado el mejor cliché, de una gran calidad. Gracias a su experiencia este trabajo ha sido posible. Hay en la fotografía de 93 pilotos, al menos cinco que no volaron en el desfile el día 3, aunque es posible que alguno de ellos lo hiciera el día uno. Solamente se ha identificado positivamente como "No volaron el día 3" al Capitán Peraita y el Capitán Castillo, por diferentes razones previas a la puesta en marcha y al Capitán Ostos por pérdida de combustible en un "drop" durante el rodaje. Por cierto que otro piloto curiosamente, dice con sinceridad absoluta, que le envidió en ese momento; deseo que le hubiera ocurrido a él para no tener que volar en ese día. Tampoco se ha podido identificar al piloto que lo sustituyó en su puesto en Formación.

La reducción de velocidad del primer escuadrón después de la pasada obligó a los componentes del quinto escuadrón a sacar "frenos, pies y manos" para no rebasar al cuarto escuadrón. Este dato lo atestiguan varios componentes de la quinta formación y por otro lado es corriente que suceda. "Se veían aviones por todas partes, pero aguantamos las alturas y nos pusimos en formación de "torre", unos encima de otros". El tiempo de vuelo para los de Talavera fue de 1 hora 10 minutos. Todos los aviones de la Escuela habían sido repescados hacía poco para formar el primer escuadrón de Sabres allí. Eran todos de "plano duro", como atestigua Dionisio Hierro, entonces Cabo Primero Mecánico, atendiendo el avión del Capitán Pérez Rayo, y hoy día Oficial Técnico Mecánico de Vuelo en Iberia, volando el Boeing 727, después de muchos años y horas de vuelo en otros aviones.

"La Rotura, por patrullas de cuatro aviones en ala a la derecha, con separación de tres segundos entre aviones. Hubo momentos en que 8 aviones o más, rodaban a la vez por la pista". Pero todo salió perfectamente.

secuencia. Se mencionaron las diferencias con el día del ensayo, la pasada y después de ésta, la dislocación, más larga y con la presencia de los Messer tomando tierra en Alcalá de Henares.

Fueron saliendo del vestuario con la expectación renovada de los miembros de las Fuerzas Aéreas norteamericanas destinados en la Base. "Habían visto el entrenamiento del día 1 y no se podían creer que íbamos a hacer lo mismo otra vez; aquello era algo que se salía por completo de sus "Rules & Procedures" y no se cansaban de expresar que en el mundo no se había producido nunca un despegue así, y no entendían que se volviese a repetir como si tal cosa. Creo que fue un espectáculo para ellos y se dispusieron a tomar un reportaje gráfico para la posteridad".

La primera acción colectiva que los debió de dejar con la boca abierta, fue lo que Pepe Pérez-Cruz llama "la micción reglamentaria pre-vuelo" colectiva y efectuada directamente al costado del edificio en construcción del 61 Escuadrón -ya que no había todavía sanitarios- y encabezada por el Gallo Uno. Fue una lástima no haber conseguido esa instantánea, así como la cara de asombro de los "yankees", que observaban atónitos.

Poco a poco se fueron hacia sus respectivos aviones y prepararon sus equipos. Un piloto le decía a otro, con la mayor ingenuidad de este mundo, mientras caminaban por la línea "¡Que la Virgen de los Desamparados nos asista!". En la Torre de Control estaba el Capitán Castillo con los libros de procedimientos y de emergencias del Sabre y desde allí pudo contemplar toda la operación. Todo se sucedió con la misma precisión que el día del ensayo. Ahora, avisados por otros, había más fotógrafos americanos y también algún aficionado español. Luis Calvo Ugarte, Comandante de Iberia y hermano de Antonio, estaba allí con su tomavistas de ocho milímetros para inmortalizar el acontecimiento. Sacó varias tomas, ahora de valor incalculable para nosotros, tanto de la preparación, puesta en marcha y rodaje del malogrado Comandante Antonio Calvo Ugarte, como del despegue de las primeras patrullas, situándose cerca de la cabecera de la pista 23.

Otros fotógrafos americanos, quizás obsesionados por el suceso, estaban muy próximos a la pista. De ahí el incidente, que muchos pilotos recuerdan, del plano del Sabre que golpeó a uno de ellos en la cabeza, dejándolo, increíblemente, sólo inconsciente. Al cabo de unos días, salió del "coma" y se recuperó, siendo visitado en el Hospital Americano de Torrejón por una comisión de pilotos españoles, para interesarse por su salud.

El despegue se realizó como el día 1, pero quizás algo mejor, con menos nervios. Durante las comprobaciones prevuelo que se hacían en el Sabre poniendo el 100



La Academia General del Aire el 3 de mayo de 1959, desfila junto a la Plaza de la Independencia, llevando como Alférez Alumno en la Sección de Gastadores de su Bandera, al entonces S.A.R. el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón.

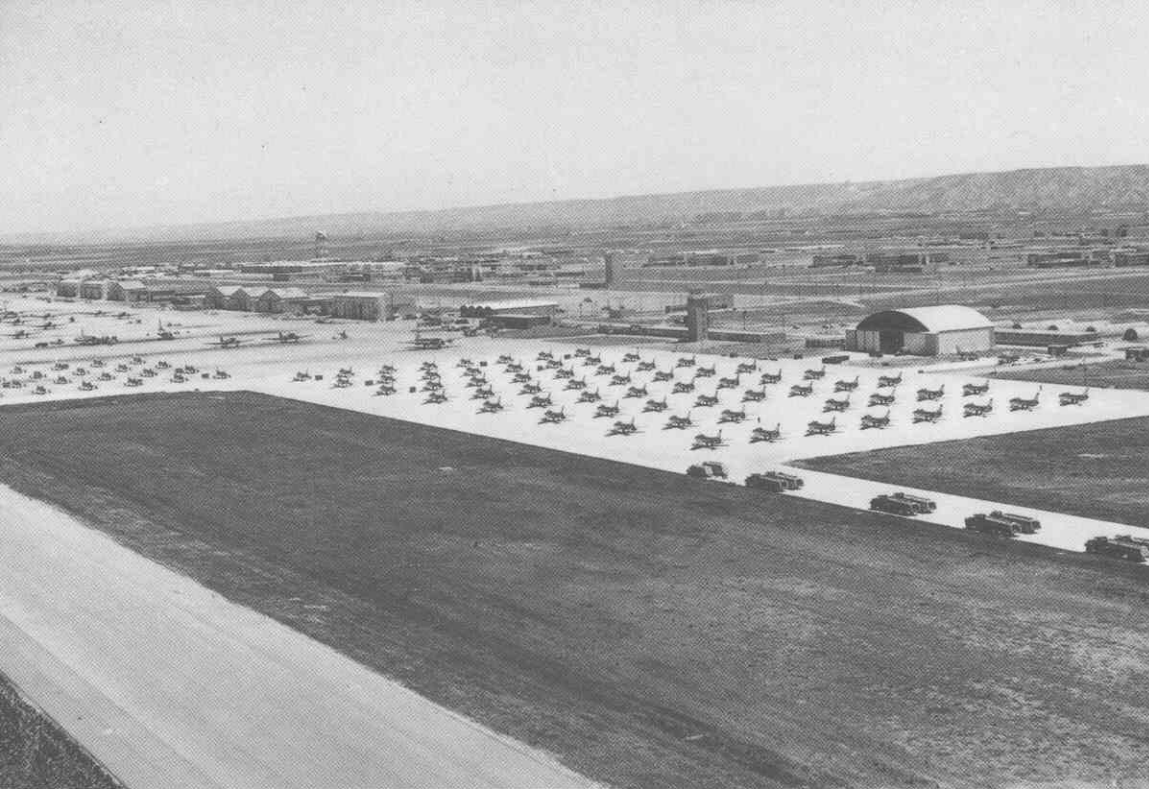
por cien y cambiando al sistema alternativo, es indudable que algún piloto por nerviosismo se olvidó el Alternativo o Override y quizás se lo dejó puesto. Otra cosa es lo sucedido al Capitán José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano, "El Comin", que al detectar que el sistema normal le fallaba, y no queriendo perderse el "festejo", hizo todo el vuelo con el alternativo, arrojando con gran valor las posibles consecuencias, que podían haber sido graves para su avión.

Durante estas pruebas, el Capitán Pérez Rayo detectó una fuga en un tanque "drop" del avión del Capitán Ostos, punto de su patrulla, y le ordenó regresar con gran pesar del interesado. Fue sustituido por uno de los reservas, que entró directamente desde el final de la rodadura de la pista 05, en la posición que abandonó el avión con el fallo. Es posible que sólo volaran en la Patrulla de vigilancia tres aviones, en lugar de cuatro, pero no ha sido posible comprobarlo.

Después del despegue se oían en la frecuencia los breves y precisos comentarios del jefe de la patrulla de reserva. Casi todos llevaban puesta en el ADF la frecuencia de Radio Nacional, por lo cual pudieron escuchar lo que pasaba en La Castellana. La llegada de la enorme formación, ahora quizás demasiado alta, estaba coincidiendo con el paso por la Tribuna de la Presidencia de la Columna motorizada de Carros de Combate y material pesado. En las tribunas, algunas personas que sabían la hora de paso de los Sabres, trataron de llamar la atención hacia el cielo, entre el ruido atronador de los tanques, pero fue inútil. Los propios locutores apenas llegaron a darse cuenta de que pasaba la formación, para advertírselo a sus oyentes. Entre unas cosas y otras, aquella maravillosa precisión, todo el esfuerzo y el valor derrochado, el entrenamiento y la perfección demostrados, fue contemplado por tan sólo un exiguo tanto por ciento de los que presenciaban el desfile. No es de extrañar que una de las pocas frases que interrumpieron el silencio radio, que se había mantenido escrupulosamente hasta entonces, fue cuando ya pasado Atocha, una voz anónima con tono de airado reproche, exclamó por la frecuencia: "¡Ni se han enterao!".

El Jefe, algo relajado al aflojar la tensión acumulada, cortó en este momento algo de motor, con lo cual la formación se compactó, tratando los de atrás de no pasarse. Puso rumbo Sur y los últimos en despegar fueron virando hacia Torrejón. Cuando la Patrulla que hacía la número cuatro viró hacia la Base, estaba sobre el pueblo de Pedro Muñoz, próximo al Guadiana. Fueron llegando "sin novedad" o casi, porque algunos hechos aislados a veces es difícil que trasciendan.

Por ejemplo, Manolo Montero, hoy día Comandante de Jumbo en Iberia -y auténtico responsable de que el autor acometiera este trabajo- era ese día un jovencísimo Sargento Piloto, con 20 años y unas 15 horas escasas de Sabre, recién llegado a



Manises. "Le tocaba al Capitán Espinosa volar, pero se puso enfermo o algo así, por lo cual ocupé su puesto". Estaba no sólo recién llegado, sino también recién suelto en el avión. Después de la rotura, ya en base, le entró el avión en pérdida, quizás por su inexperiencia o porque era un "plano duro" -uno de los Sabres sin "slats"-, pero la pudo recuperar nivelando planos, metiendo motor y enderezando. Cuando se quiso dar cuenta, ya con el avión recuperado, su morro apuntaba a una pista que tenía enfrente... en Barajas. Metió motor otra vez, viró con más cuidado y tomó tierra en Torrejón sin que nadie se diera cuenta, sólo él se enteró de lo que le había pasado, durante unos breves pero angustiosos segundos.

Pero la frase de "Sin Novedad", repetida por los diferentes jefes de escuadrón al General Salas, y la sonrisa de todos atestiguaba el orgullo que les embargaba. Todos atacaron con verdadera fruición la cerveza helada y el bocadillo de jamón que apareció en los planos de los Sabres a medida que se iban bajando de los aviones, gracioso y precioso regalo de los americanos, que tuvieron este detalle estupendo, quizás muestra de su agradecimiento por el espectáculo que habían contemplado en lugar preferente.

EPILOGO

EL General Angel Salas Larrazábal, el único Capitán General que ha tenido y tiene nuestro Ejército del Aire, por sus innumerables méritos propios en Paz y en Guerras, fue el Gallo Uno, el increíble, valiente, aguerrido, infatigable y veteranísimo jefe de esta formación irrepetible. Hacía 20 años, casi día por día, que en mayo de 1939 había mandado uno de los primeros desfiles aéreos formando la palabra Franco. Ahora, al recordar este de 1959 opina que "los madrileños no se enteraron, volábamos más altos y más rápido que los otros aviones de hélice ¡Con el gran esfuerzo y el riesgo empleado, y no se enteraron de nada! Los profesionales sí supieron lo que valía aquello". Este fue su último vuelo como Jefe de una gran formación, después de haber mandado grandes grupos de aviones de caza en vuelo a lo largo de treinta años.

Constituyó, en frase de uno de los actores una "irrepetible exaltación de los valores que hacen a un hombre joven". Esto, aplicable a tantos hechos diarios de los escuadrones, también encaja con otros comentarios, algo exagerados:

- "Se podía pedir una medalla para todos los participantes".
- Muchos ahora han "recordado aquellos memorables días, una época dorada para el Ejército del Aire, por los frutos que la nueva organización y los primeros reactores llegados a España, ya estaban dando en nuestras Unidades de Caza".
- "Sin pasión, creo que fue una muestra del alto estado de entrenamiento que se disfrutaba por entonces en los escuadrones de reactores del Mando de la Defensa. Entrenamiento que era muy bueno en combate, tiro real y formaciones..."
- "Fue una operación magníficamente planeada y ejecutada, con gran precisión. Todos estábamos muy bien entrenados en aquel tiempo y existía un espíritu a la vez de disciplina y camaradería".
- "Uno siente humana satisfacción por haber tomado parte en aquel despegue en el que la entrega fue total, sin dejar de reconocer su gran dosis de temeridad".

El general Longoria, que presenciaba el desfile como Jefe de Estado Mayor y responsable del Desfile Aéreo, parece ser que pidió excusas en público al General Franco en la Tribuna de autoridades "por haberse retrasado los aviones 15 segundos en el paso por la vertical". Nunca sabremos si fue un sarcasmo o una "boutade"



del viejo general, pero en realidad no afectaba para nada a la profesionalidad y el derroche de buen entrenamiento que se demostró.

Al término del desfile, los diferentes jefes de Unidades participantes, acudieron al tradicional banquete que se celebraba en el Palacio de Oriente, y las unidades recibieron las felicitaciones de rigor. El General Franco había salido de El Pardo a las 10.30 y de Oriente a las 11.00, dirigiéndose a la tribuna de La Castellana. Al finalizar hizo el trayecto contrario. El espacio aéreo permaneció cerrado durante el desfile "para que no pueda volar ningún aparato sin control sobre Madrid".

En carta dirigida al Teniente General José Rodríguez y Díaz de Lecea, entonces Ministro del Aire, el Brigadier General USA Royal Reynolds Jr., Deputy Chief del MAAG, mencionaba especialmente la "leadership" mostrada por el General Salas, el Coronel Alós y los demás comandantes de las formaciones aéreas.

El día terminó para los mandos, con aquel almuerzo solemne celebrado en el Salón Azul, Saleta de Tapices y Saleta Gasparini. La Academia General del Aire había desfilado también brillantemente y su Jefe, Coronel Salvador asistió a la comida en el Palacio. El día 4 de mayo, la mayoría de las formaciones volaron a sus bases de origen, donde recibieron las felicitaciones correspondientes y algún día de permiso.

Treinta y tres años después de aquello, los participantes en el Desfile Aéreo del 3 de mayo de 1959 volando el Centenar de F-86 españoles, han reunido entre todos este impresionante palmarés:

- Uno fue Ministro del Aire, el Teniente General Cuadra, otro es actualmente Jefe del Estado Mayor del Aire, el Teniente General Fernández Sequeiros y el Teniente General Salas fue nombrado por Real Decreto el 26 de abril de 1991, Capitán General de Ejército del Aire.

- Seis de ellos han alcanzado el empleo de Teniente General, nueve el de General de División y trece han sido Generales de Brigada. Muchos otros se retiraron con el empleo de Coronel. Entre unos y otros, los que han continuado en la carrera militar han volado una cifra cercana a las 243.000 horas de vuelo, con una proporción aproximada de un 80 por ciento, realizadas en aviones reactores de combate.

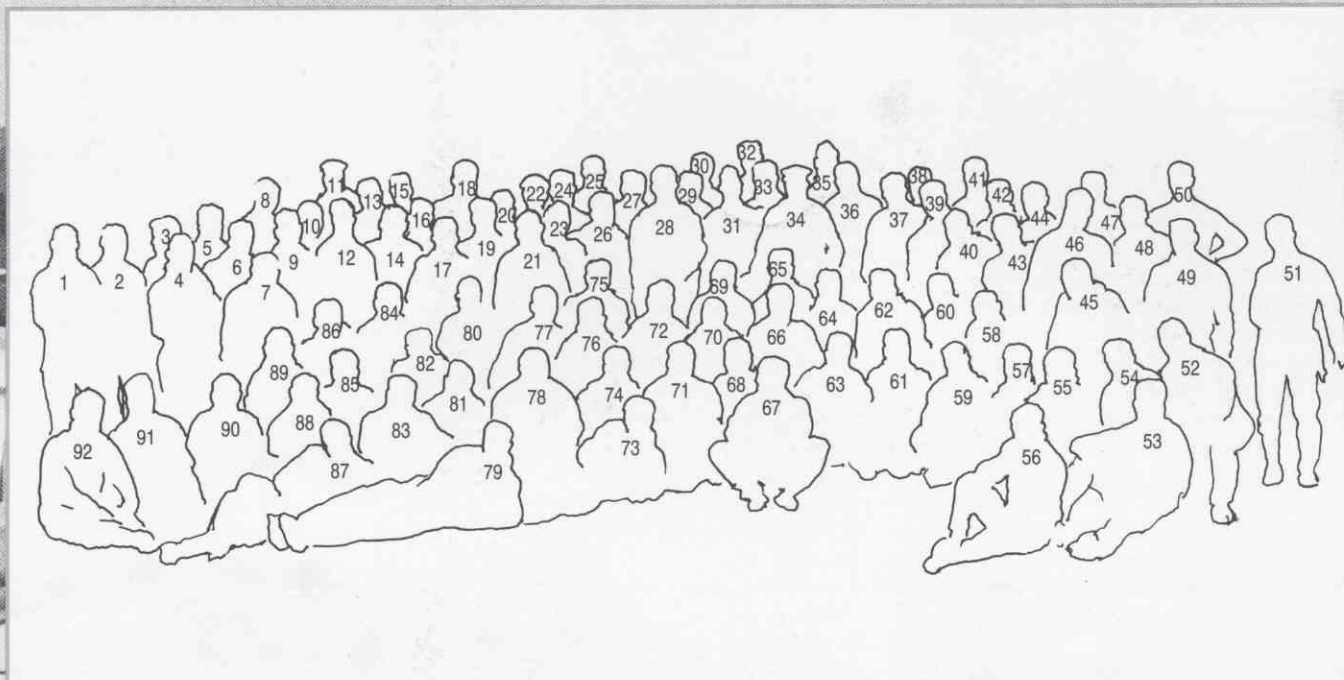
Los que en años posteriores eligieron pasar a la vida civil, han sido treinta y seis pilotos, que la mayoría han llegado a volar los grandes reactores comerciales como el Jumbo Boeing 747 o el DC-10, totalizando en conjunto la cifra de 782.000 horas de vuelo aproximadamente.

Dos capitanes de entonces eligieron el sacerdocio en el Opus Dei. Dieciocho han fallecido, entre los cuales seis en accidentes aéreos a bordo de aviones militares y uno en accidente aéreo civil. Los demás por causas naturales, enfermedades u otro tipo de accidentes, dos de ellos en coche.

DESFILE AEREO 3.5.59 FORMACION CALLO -22 PATRULLAS DE 4 F-86F- 88 SABRES

1ª Patrulla	2ª Patrulla	3ª Patrulla	4ª Patrulla	5ª Patrulla	6ª Patrulla	7ª Patrulla	11ª Patrulla	14ª Patrulla	18ª Patrulla	21ª Patrulla	22ª Patrulla
Mando	61 Esc.	61 Esc.	21 Esc.	21 Esc.	Ala 1	Ala 1	Ala 1	41 Esc.	Talavera	Talavera	Vigilancia y
Gallo 1					11 Esc.	11 Esc.	12 Esc.				Reserva
Tcol. Lucas	Cap. Baudot	Cap. Olaja	Cap. Ausin	Cap. Salazar	Tte. Rubiano	Cap. Paternina	Sgto. Montero	Bgda. P. Rodríguez	Cap. Vindell	Cap. Vadell	Cap. Cortes?
C-5 113416			C5 2-178		C5-236?						
Col. Galarza	Cte. Sepulveda	Cap. Monedo	Cap. Santandreu	Cap. M. Ibañez	Cap. Enrech?	Cap. Bautista	Cap. A. Roa	Tte. Barroso	Cap. Figueroa	Cap. Correa	Cap. Chamorro
C-5 41-130	C5-25398		C5 2-162					C-5-94			
Gral. Salas	Col. Cuadra	TCol. Elvira	Cte. L. Viciara	Cap. P. Pérez	Col. Murcia	Cap. Salom	Cap. Muñoz P.	Cte. Escalañe	Cte. Fontecha	Cap. P. Rajo	Cap. F. Sequeiros
C-5 113358	C-5 25400		C5 2-160						C5-043	C5-047	
TCol. Azqueta	Cte. C. Ugarte	Cap. Villalonga	Cap. P. Cruz	Cap. Inclan	Cap. Benítez	Cap. A. Cubells	Cap. Arteaga	Cap. A. Castillo	Tte. Del Río	Cap Ostos	Cap. Pardo?
C-5 25281	C5 61-251	Esc. "Alfa"	C5 2-163		Esc. "Bravo"		Esc. "Charlie"	Esc. "Delta"	Esc. "Echo"		





NOTA A MODO DE EXCUSA

Al realizar la investigación para este trabajo, he recabado la colaboración de los pilotos que estuvieron implicados y alguna otra persona relacionada con los hechos. Nunca, a pesar de la experiencia ya acumulada, podía haber pensado antes, que de un solo hecho colectivo, como es una gran parada aérea, el vuelo de una numerosa formación, pudiera haber tan distintas versiones, todas ellas sinceras. A todos pues pido excusas porque esta es la "versión objetiva colectiva" de tal evento y como tal difiere en algo de casi todas las versiones individuales. Muchos datos están acompañados de expresiones como "posible", "probable", "casi con seguridad", etc., y tan sólo se afirma categóricamente como cierto lo que no está acompañado de ningún condicional. Les puedo asegurar a mis queridos compañeros colaboradores, que de algunos datos hay varias versiones incasables, opuestas en tiempo y espacio, e irrenunciables para cada uno de los protagonistas. No obstante, sólo he tomado como "verdadero a machamartillo" lo testificado por varios actores, aunque sintiéndome espléndido con los detalles, he utilizado también material más dudoso, pero advirtiéndolo su calidad, todo ello para hacer el texto ameno y también para no rechazar posibles "versiones objetivas individuales", que pudieran ser tan buenas como las del vecino.

Desde luego un Desfile Aéreo fue y será un acto multitudinario, arriesgado, complejo, repetitivo y vistoso. Muchos protagonistas lo fueron en varios de ellos, seguidos o separados en el tiempo y volando diferentes aviones y grupos de aviones desde distintas bases. La versión que del mismo hecho ofrecen varios actores sobre un suceso, varía algo a las pocas horas, aunque sólo sea por la distinta posición en la formación. No digamos nada de la diferencia al cabo de 33 años. Básicamente los relatos están de acuerdo en lo esencial, pero muchos se sorprenderían de a cuán poco se reduce finalmente "lo esencial", que coincide al cien por cien.

Por todo ello os pido, les pido a Vucencias, humildes excusas y espero que estéis de acuerdo en este relato "consensuado" al máximo posible, entre los textos ofrecidos por 100 pilotos de caza del año 1959.

También quiero recordar aquí a los "Otros", los que no estaban en este desfile porque no les tocó, eran más modernos, estaban enfermos, haciendo un curso, o volando de Talavera a Manises en un T-33 por encima del "tomate" pero con el alma en vilo, sintiéndose allí con sus compañeros. Si participaron casi 100 pilotos en la formación, había 150 pilotos más en las bases y en sus casas, que podían haber estado en aquel suceso, con todo derecho y con igual habilidad y preparación. Otros días y sobre otros acontecimientos, nos corresponderá hacer la historia de ellos, pues como dijo el viejo refrán "no están todos los que son, pero son todos los que están".

1. **LOS PROTAGONISTAS.** Relación nominal de pilotos en la fotografía del día 3 de mayo de 1959. Parking de Torrejón. De izquierda a derecha la línea de atrás y de derecha a izquierda la delantera con nombre, escuadrón y empleo de entonces y reseña posterior.

1. **Tomás Castaño de Meneses.** Escuela de Reactores. Capitán profesor. Equipo Acrobático Español. Campeón Mundial de Acrobacia 1964. Comandante de Iberia. Fallecido por enfermedad el 26 de junio de 1982, a los 52 años. 12.000 horas aproximadamente.

2. **Manuel Montero Guzmán.** Escuadrón 12, Ala 1. Sargento Piloto. Patrulla Acrobática "Ascuá". Comandante Iberia. 22.000 horas.

3. **Arturo Redondo Cano.** Escuadrón 12, Ala 1. Sargento Piloto. Comandante varias compañías, actual Aviaco. Más de 25.000 horas.

4. **Jose Manuel Pérez Rodríguez.** 41 Escuadrón, Palma. Brigada Piloto. Comandante de Iberia Jumbo 747. 25.000 horas de vuelo.

5. **Antonio Montaner Palao.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán, miembro de la Patrulla Acrobática "Ascuá". Comandante de Iberia. Se retiró como comandante de DC-10. 20.000 horas de vuelo.

6. **Luis Alonso Cubells.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Actual General de Brigada en Reserva. 4.500 horas de vuelo.

7. **José Pérez-Cruz Sánchez.** Escuadrón 21, Ala 2. Capitán 6a Promoción AGA. Comandante de Iberia. Diferentes puestos en distintas flotas. Retirado abril 1992 con 25.200 horas de vuelo.

8. **Ramón Fernández Sequeiros.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán Jefe de Operaciones. Jefe de la Patrulla Acrobática "Ascuá". Jefe de Operaciones del Escuadrón de F-104. Diferentes destinos y cursos que forman una de las carreras más brillantes de los últimos cuarenta años, tanto en puestos de vuelo, como burocráticos, de pensamiento, de doctrina o de representación. Actual Jefe del Estado Mayor del Aire. Teniente General. Aproximadamente 5.000 horas. Actuó como Jefe de la patrulla de Reserva y Vigilancia.

9. **Eduardo Álvarez Valera.** 41 Escuadrón de Palma. Capitán. Profesor de la Escuela USAF en Furstentfeldbruck. Coronel Retirado.

10. **Enrique Martínez Ibañez.** Escuadrón 21, Ala 2. Capitán. Comandante de Iberia. Jefe de Flotas. Retirado. 18.000 horas.

11. **Jose Antonio López Vicián.** 21 Escuadrón, Ala 2. Comandante Jefe del Escuadrón y de las dos patrullas del mismo en este Desfile. General de División en Reserva.

12. **José Fernández Cortés.** 12 Escuadrón, Ala 1. Capitán. 7a Promoción AGA. Comandante de Iberia. Instructor e Inspector. Jefe de Flota, Subdirector en varias etapas. Jefe de Instrucción en Vuelo. Actual Comandante de Jumbo B-747. 27.600 horas de vuelo.

13. **Santiago Peraita Richard.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Pidió el retiro al poco tiempo. Falleció en accidente de coche.

14. **Fernando Correa de Arcos.** Escuela de Reactores. Capitán profesor. Comandante de Iberia. Retirado septiembre 1991. 18.000 horas.

15. **Julián Álvarez de la Vega.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán, miembro de la primitiva patrulla acrobática del TCol. Hevia. Diferentes destinos. Coronel retirado.

16. **Casimiro Muñoz Pérez.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Teniente General en activo. Jefe del MACEN. 5.700 horas de vuelo.

17. **Benito Puente Munar.** 41 Escuadrón Palma. Capitán. Comandante de Iberia. Inspector, Jefe de Flota y Subdirector en distintas etapas. Retirado como Comandante de Jumbo. 27.000 horas de vuelo.

18. **Enrique Arias Martínez.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. 5a promoción AGA. Comandante de Spantax y Oasis. Retirado. 25.000 horas.

19. **Miguel Salom Ferrer.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Últimamente Agregado Aéreo en Lima. Coronel Retirado.

20. **Agustín Palomino Valencia.** Escuela de Reactores. Capitán profesor. Comandante de Iberia. Retirado. Más de 20.000 horas.

21. **Jose María Cánovas Zárate.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. 3a promoción AGA. Comandante de Iberia. Retirado. Aproximadamente 22.000 horas.

22. **Carlos Pérez-Caballero Martínez.** Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado.

23. **Carlos Isasi-Isasmendi Adaro.** 41 Escuadrón

Palma. Capitán. Fallecido el 19 de julio de 1983 a bordo de un Phantom F-4C en plataforma de Torrejón, siendo Coronel del Ala.

24. **Agustín García Vargas.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos. Retirado como Coronel.

25. **Jesús de Dios de Dios.** Escuadrón 12, Ala 1. Brigada Piloto. Comandante de Iberia, actualmente Jumbo B-747. 23.000 horas.

26. **Juan Linares Maza.** Escuadrón 12, Ala 1. Comandante. Diferentes destinos en Manises, Morón. Adjunto en Washington y Badajoz. Retirado como Coronel y fallecido al poco tiempo.

27. **Joaquín Botella García.** 41 Escuadrón Palma. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado volando el Jumbo 747. 26.400 horas de vuelo.

28. **Luis Azqueta Brunet.** Teniente Coronel. Jefe de Operaciones del Mando de la Defensa. Responsable del Briefing. Diferentes destinos en Talavera, Torrejón, etc. General de Brigada en 1975. Jefe de la División de Planes y Programas del Estado Mayor. Programa FA-CA en dos etapas. Piloto de caza desde 1939. Teniente en la 3a Escuadrilla en Rusia, con 112 servicios de guerra y seis aviones derribados. General de división en reserva.

29. **Alfonso Nuñez-Flores Simarro.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos. Retirado como Coronel. 7.000 horas, 3.000 reator.

30. **Jorge Mora Baño.** Escuela de Reactores. Capitán Profesor. Diferentes destinos. Teniente General en Reserva. 5.140 horas, 3.175 reator.

31. **Mariano Cuadra Medina.** Ala de Caza 6, Torrejón. Coronel Jefe. Comandante Inspector 4a Escuadrilla en Rusia. Derribado 3 veces, 10 derribos confirmados. Ministro del Aire. Teniente General en Reserva cuando falleció.

32. **José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano.** "El Comin". Capitán. Escuadrón 11, Ala 1. Miembro de la Patrulla Acrobática de Manises. Todos recuerdan su valerosa actuación, al encenderse la luz del hidráulico y hacer todo el vuelo con el alternativo. Comandante de Spantax. Retirado en Palma.

33. **César Villalonga Alonso.** 61 Escuadrón,

Torrejón. Capitán. Retirado para ser Sacerdote del "Opus Dei".

34. **Angel Salas Larrazábal.** Jefe de Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa. General de Brigada. La carrera aeronáutica más brillante que salió de la Guerra Civil, con 17 victorias y su historial insuperable en horas de vuelo y servicios de guerra. Jefe de la 1a Escuadrilla en Rusia, donde derribó otros seis aviones enemigos, siendo derribado una vez. Diferentes destinos. Formó parte del Consejo del Reino durante la Transición. Nombrado Capitán General del Ejército del Aire por Real Decreto el 26 de abril de 1991.

35. **Benjamín Sepúlveda Pariente.** Escuadrón 61, Torrejón. Comandante. Probador en el INTA. Comandante en Air Spain. Fallecido en retiro.

36. **Felipe Galarza Sánchez.** 41 Escuadrón, Palma. Coronel. Capitán en la 4a Escuadrilla en Rusia, tres victorias. Teniente General en Reserva.

37. **Javier Murcia Rubio.** Coronel, Ala nº 1. Piloto de caza en la Guerra Civil con siete derribos. Comandante Inspector de la 5a Escuadrilla en Rusia. Teniente General en Reserva. Fallecido abril 1992.

38. **Francisco Vindel Merced.** Escuela de Reactores. Capitán Profesor. General de Brigada en reserva. 4.000 horas, 3.000 de reactores.

39. **Lorenzo Lucas Fernández-Peña.** Mando de la Defensa. Teniente Coronel. Teniente Piloto en la 4a Escuadrilla en Rusia. Seis victorias. Piloto Probador en CASA. Getafe. Fallecido en accidente con un Sabre el 3 de febrero de 1960.

40. **Narciso Unciti Villanueva.** 41 Escuadrón, Palma. Comandante. Fallecido.

41. **Gerardo Escalante de la Lastra.** 41 Escuadrón Palma. Comandante. Teniente Piloto en la 4a Escuadrilla en Rusia. Volando el FW-190 desde Seschinskaja derribó un Lagg-5 el 4 de agosto de 1943. En combate el día 12 de agosto derribó otro Lagg-5 y a su vez derribado en llamas. Un año en Hospitales en Alemania. Curso de Reactores en Furstentfeldbruck. Jefe del 104 y 161 Escuadrón. Jefe del Ala 11 en Manises y General de Brigada en el Mando de Material. Fallecido el 10 de agosto de



1979. Uno de los mejores jefes de Unidad de Caza en la postguerra, con un carisma especial entre los pilotos y personal a sus órdenes.

42. **Cesar Elvira Pisón**. Ala 6, Torrejón. Teniente Coronel. Retirado como General de Brigada. Fallecido.

43. **Agustín Cabello Pérez**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado volando el Jumbo 747. Más de 20.000 horas.

44. **Pedro Vivo Civera**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado volando el DC-10.

45. **Gabriel Benítez Sánchez**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Fallecido.

46. **Jose Parés de la Rosa**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Miembro de "Ascuá". Carismático y polifacético piloto de Caza. Abogado. Seis Idiomas. Popular, apasionado y apasionante. General en reserva.

47. **Rafael Castillo Cámara**. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. 4a Promoción AGA. Diferentes destinos. Retirado como Coronel. 3.500 horas.

48. **Alejandro García González**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Teniente General en Reserva. 4.000 horas, la mayoría en reactores.

49. **Carlos Grandal Segade**. Escuadrón 12, Ala 1. Comandante. Retirado.

50. **Sergio Rubiano Gómez**. Escuadrón 11, Ala 1. Teniente. 9a Promoción AGA. Agregado Aéreo Buenos Aires. Retirado como Coronel.

51. **Carlos Ausín Manzano**. 21 Escuadrón Ala 2. Capitán. Comandante en Iberia desde 1970. Instructor en Escuela y Flotas. Sufrió accidente de Fokker 28 en Bilbao el 28 de diciembre de 1972, desde entonces en silla de ruedas, que afronta con valentía y estoicismo encomiables. 7.500 horas de vuelo.

52. **Lorenzo Santandreu Gual**. 21 Escuadrón, Ala 2. Capitán. Comandante en diferentes aviones y compañías desde 1966. Instructor. Experto en Seguridad en Vuelo. Director de Operaciones en distintas etapas. Mantiene la licencia en vigor en B-757 después del retiro. Ha dado conferencias y representado a SEPLA en innumerables simposios. 25.000 horas de vuelo.

53. **Pedro Monedo Somacarrera**. 61 Escuadrón Torrejón. Capitán. Retirado como Coronel.

54. **Antonio Galvez Serrano**. Escuadrón 12, Ala 1. Sargento Piloto. Comandante de Iberia. Instructor. Jefe de Instrucción en vuelo. Más de 20.000 horas de vuelo.

55. **Juan Martínez Martínez**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Diferentes cargos y puestos. Presidente de SEPLA. Actual Comandante de Jumbo B-747. 25.000 horas de vuelo.

56. **Carlos Conradi Pariente**. Escuela de Reactores. Capitán. General de Brigada en Reserva.

57. **Jose Enrech Macho**. Escuadrón 11, Ala 1. Teniente. Fallecido en accidente de T-6 en el Pico de la Sierra Aitana, en Asentamiento Radar, el 23 de enero de 1968, siendo Capitán.

58. **Angel Roa Labra**. Escuadrón 12, Ala 1. Teniente. Comandante de Iberia. Actual Comandante 747. 25.000 horas de vuelo.

59. **Alfonso del Río y Sánchez del Villar**. Escuela de Reactores. Capitán. General de División. 2º Jefe del MALEG. 4.200 horas.

60. **Manuel Gil del Real y Pazos**. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Agregado Defensa Washington. General de Brigada en reserva. 4.000 horas.

61. **Antonio Calvo Ugarte**. 61 Escuadrón, Torrejón. Comandante. Fallecido en accidente de coche el 13 de junio de 1970. 4.189 horas, 1818 reactor.

62. **Antonio García-Fontecha Mato**. Escuela de Reactores. Comandante. 1a Promoción AGA. Profesor y Jefe de Escuadrón Sabres en Talavera. Posterior jefe de Mantenimiento F-104. Probador F-104. Jefe Material Ala 12 Torrejón. Coronel Ala 12. Diferentes destinos como general. Teniente General Jefe 2a Región Aérea y Mando Táctico, Sevilla. En reserva. 5.500 horas en reactores de combate.

63. **Luis Gabaldón Velasco**. 41 Escuadrón, Palma. Comandante. General en reserva. 5.000 horas.

64. **Gonzalo Inclán Giraldo**. Gonzalo Inclán Giraldo. Escuadrón 21, Zaragoza. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado como Cte. DC-10. 20.000 horas de vuelo.

65. **Francisco Arteaga Danvila**. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia desde 1966. Instructor. Retirado siendo Cte. Bo-

eing 727. 13.500 horas de vuelo.

66. **Jose Luis Barroso Guerra**. 41 Escuadrón, Palma. Teniente. General de Brigada en reserva. 5.655 horas de vuelo.

67. **Fernando Díaz Sintés**. Escuela de Reactores. Teniente. Retirado para ser Sacerdote del "Opus Dei".

68. **Juan Martínez de Pisón y Díaz**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos. Retirado como Coronel. Fallecido.

69. **Alfredo Chamorro Chapinal**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos y Cursos. Actual primer Jefe del Mando Operativo Aéreo. Teniente General en activo.

70. **Carlos Baudot Mansilla**. Escuadrón 61, Torrejón, Capitán. Primer Jefe del Escuadrón de F-104 G, instructor, Jefe del 122 Escuadrón y Jefe de FAs del Ala 12. Coronel retirado. 5.000 horas de las cuales 3.000 en reactores de combate.

71. **Mariano Pérez Jaraiz**. Escuadrón 11, Ala 1. Comandante. Fallecido siendo Teniente Coronel en accidente aéreo.

72. **Ignacio Manuel Quintana Arévalo**. Escuela de Reactores. Capitán. General de División. Actual Jefe Mando Aéreo de Canarias.

73. **Vicente Pérez Rayo**. Escuela de Reactores. Capitán profesor. Retirado como Coronel. 4.995 horas de vuelo.

74. **Antonio Vázquez-Figueroa González**. Escuela de Reactores. Capitán. Fallecido en accidente aéreo.

75. **Julio Lapuente Infante**. Escuela de Reactores. Capitán. Comandante de Iberia desde 1962. Distintos puestos como Instructor, Inspector, Subdirector, etc. Actual Comandante Jumbo. 24.000 horas.

76. **Roberto Seoane Cortés**. Escuela de Reactores. Capitán. Comandante de Iberia. Distintos puestos como Instructor, Inspector, Subdirector. Retirado como Cte. de Jumbo. 27.000 horas de vuelo.

77. **Angel Madrid García**. Escuadrón 12, Ala 1. Teniente. Comandante de Iberia. Retirado como Cte. Boeing 727.

78. **Jose María Salazar Martínez de Salinas**. Capitán. 21 Escuadrón, Zaragoza. General de Brigada en reserva.

79. **Bernardo Vadell Carreras**. Escuela de Re-

actores. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado.

80. **Jose María Paternina Bono**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. General de División en Activo. 7.800 horas de vuelo.

81. **Francisco Javier Bautista Jiménez**. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. General de División.

82. **Jose Luis Tojeiro Aneiros**. Escuela de Reactores. Capitán. General de División.

83. **Fernando Ostos González**. Escuela de Reactores. Capitán. Ultimo destino en vuelo Jefe Ala 15, Zaragoza volando F-18. Teniente General en activo. Jefe del MAEST. 5.500 horas, 3.000 en reactores.

84. **Jose Luis Martínez García**. 41 Escuadrón Palma. Capitán. General de Brigada en Reserva.

85. **Francisco Duran Chavez**. 41 Escuadrón, Palma. Capitán. Coronel retirado.

86. **Rafael Pardo Albarells**. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. General de Brigada en reserva. 4.000 horas de vuelo.

87. **Jose Luis Chillón Ortega**. Escuela de Reactores. Capitán. Comandante 9 años en Spantax, DC-10. Actual Air Europa. 24.000 horas.

88. **Julio Guerra Ercilla**. Escuadrón 41, Palma. Brigada Piloto. Fallecido en accidente aéreo.

89. **Alfonso Echegaray Sala**. 41 Escuadrón, Palma. Capitán. Comandante de varias compañías. Actual Cte. MD-88 Aviaco. 24.000 horas.

90. **Jaime Alvarez del Castillo**. 41 Escuadrón, Palma. Capitán. Comandante en distintas compañías. Retirado 1983. 16.500 horas de vuelo.

91. **Pablo Briaes Grund**. Escuadrón 41, Palma. Brigada Piloto. Comandante de Iberia en Convair 440. Fallecido en accidente en vuelo.

92. **Juan Pérez Pérez**. 21 Escuadrón, Zaragoza. Capitán. Comandante de Spantax. Instructor y Jefe de Flota. Cte. DC-10 retirado. 21.000 horas.

93. **Jose Luis Olaya Pina**. 61 Escuadrón, Torrejón. Capitán. Comandante de Iberia. Autor de la famosa fotografía de los 92 pilotos sobre el Parking de Torrejón. Retirado como Cte. DC-10.