

Morón: Los Sabres del Gallo y la Espada

Rafael de Madariaga Fernández
Miembro del IHCA

“EL Ala de Caza estacionada en la Base Aérea de Morón de la Frontera, dotada con material F-86 F, tuvo un comienzo difícil, con medios precarios de todo tipo. Sin embargo gracias al esfuerzo del personal que por ella pasó, no solo los pilotos, sino también de todos aquellos que hicieron posible el vuelo, llegó a alcanzar una actividad y rendimiento igual que el de otras Unidades del Ejército del Aire dotadas con el mismo material “ General Ricardo Rubio Villamayor.

UNA FUNDACIÓN ERRÁTICA

CUANDO se creó el Mando de la Defensa Aérea por la Presidencia del Gobierno el día 13 de Abril de 1956, se estaba muy lejos de definir lo que realmente iba a suceder con una de las Alas y escuadrones ideados en la misma. La orden que encargaba a ese mando la tarea de Dirigir y Coordinar la organización y la Defensa Aérea en España, fundando el Primer Mando Aéreo Operativo en nuestro país daba nacimiento a las Alas de Caza 1, 2 y 3 y a los escuadrones 41, 51 y 61. En lo que respecta a las demás alas y escuadrones estuvo muy clara su constitución y ubicación desde el primer momento, pero eso no fue lo que sucedió con el Ala 3 y el Escuadrón 51.



La Torre y Jefatura antiguas. Delante monolito y placas en Honor a los Caídos.

Coroneles Jefes del Ala y Base de Morón, Sabres

Teniente Coronel D. Abundio Cesteros García. Ala 5 y Base Aérea
Coronel D. Julio Salvador Díaz-Benjumea. Ala 5 y Base Aérea
Coronel D. Emiliano Barañano Martínez. Ala 5 y Base Aérea
Coronel D. Rafael López-Sáez Rodrigo. Ala 15 y Base Aérea
Coronel D. Jose Rodríguez Rodríguez. Base Aérea

El 19 de Septiembre de 1956, cuando ya los escuadrones de Manises llevaban meses funcionando, se publica la constitución del Ala de Caza Nº 3 con Base en Villanubla. Por esas fechas, rectoristas de los que se ha dado en llamar de “cercanías” y que algunos ya estaban sueltos en F-86 en Manises, pasaron destinados al Ala Nº 3. Entre ellos figuraban los Capitanes Jose Pizarro Rodríguez y Jose Manuel García y los Tenientes Francisco Arteaga Danvila y Manuel Vázquez Anaya, todos los cuales continuaron agregados al Ala Nº1 de momento. En la misma Ala 3 también estaban destinados los Capitanes Tomas Estevez, Carlos Gómez Coll, Víctor Carro Merayo y Luis García-Valdecasas López y pilotos de complemento que junto con ellos participaron en la Campaña del Sahara volando los T-6. Posteriormente cuando el Coronel Murcia va a ser destinado a Valencia, y ya sabiendo que en Villanubla no va a existir unidad de reactores, algunos de estos oficiales recuperan sus destinos en Manises.

ORGANIZACIÓN: UN COMPLICADO PROCESO

TAN tarde como el 21 de octubre de 1956 desapareció en Morón la Escuela de Caza, que llevaba realmente tres años sin funcionar, y se creó en el mismo asentamiento el Ala de Bombardeo Ligero Nº 27, unidad que pasó a Málaga el 8 de Mayo de 1959, sin duda para dejar su lugar a la nueva Ala de Caza Nº 5. Poco después de esa creación, el 28 de noviembre de 1956, se incorpora en comisión de servicio al Ala de Caza Nº 2 el entonces Teniente Coronel Abundio Cesteros, que procedía del Grupo 33 de Villanubla y que es sin duda el

piloto reactorista más antiguo relacionado con la fundación y comienzos del Escuadrón 51 de Morón. Su destacamento en Zaragoza estaba relacionado con la creación del Ala 3 con reactores y todavía volvería a la misma unidad donde continuaba destinado, pasando luego a Morón como primer Jefe del Ala 5.

Al crearse el Mando de la Defensa Aérea (en adelante M.D.A.) comenzó como veremos su efímera vida el Ala de Caza Nº 3, con los Escuadrones 31 y 32, coincidiendo con la desaparición del Grupo 33 de Caza, que había tenido "Chatos" I-15 en Villanubla y luego, en 1951 en Lugo de Llanera (Oviedo). Ahora en Villanubla se pensó en dotar a estos escuadrones de T-33A y T-6D, pero solo llegó a tener cuatro T-33 en Julio de 1958 y los T-6 citados.



Desfile sobre la rampa en un día señalado de los primeros tiempos.

Jefes del Escuadrón 51, 151 y 103

Comandante D. Jesús López Serrano, 51 Escuadrón
 Capitán. D. Manuel Negrón Pezzi (Accidental) 51 Escuadrón
 Comandante D. Plácido González Ferreiro, 51 Esc.
 Comandante D. Gonzalo Puigcerver Romá, 51 Esc.
 Comandante D. Felipe Sequeiros Bores, 51 Esc.
 Comandante D. Fernando de Juan Valiente, 51 Esc.
 Comandante D. Juan Mesa Mesa, 51 Esc.
 Comandante D. Carlos Ausín Manzano, 151 Escuadrón
 Tte. Coronel D. Fernando de Juan Valiente, 103 Escuadrón

Las Fuerzas Aéreas del MDA se estructuraron con mayor precisión según orden del 5 de abril de ese mismo año, que proponían el esquema citado. En consonancia con ese esquema, las alas se citaban con su ubicación ya conocida y el 51 escuadrón aparecía en la Base de Reus. Así constituida, el Ala 3 dispuso de esos cuatro T-33 en Villanubla, desde el 16 de Julio del 58, hasta el 22 de Julio del 59, en que se destinaron a otras unidades al llegar más T-6 para el Ala. Algunos de esos T-33 formaron los únicos efectivos del Ala de Morón durante algún tiempo. El 15 de Noviembre del 58 desaparecía el Ala de Caza Nº 3, quedando tan solo como Escuadrón 33 y pasando en Julio del 59 a denominarse tan solo Ala Nº 3, pero ya no de caza y fuera del MDA.



De izquierda a derecha Pérez Ribes, Guajardo, Madariaga, Valiente, meteorólogo, Trujillo, Ballesteros, Margalef, Cuadra, De la Torre, Perza, Montoya, Haya, Ibañez, Conejero, Díaz Martín. Agachados Bustamante, mecánico, Martín, Seco, Rico, Casin y Morales.

PRIMERAS INCORPORACIONES

EL origen de la denominación 51 Escuadrón, tenía por tanto origen en esa primitiva organización, que basaba el citado escuadrón en la Base Aérea de Reus, con el material —algunos aviones de caza, restos de los mejores que habían ido quedando en el Ejército del Aire y algunas avionetas— del antiguo 23 Grupo de FF.AA., hasta que pasó a denominarse así al Escuadrón que se constituyó en Morón en Junio de 1959, en el seno del Ala de Caza Nº 5. Todavía el 8 de mayo de ese mismo año, según

Cesteros: el Primer Jefe

EL General Abundio Cesteros García, piloto del Primer Curso de Caza de la Guerra Civil y luego de la Primera Escuadrilla Expedicionaria en Rusia, realizó el curso de reactores en Furstenfeldbrück en 1955. Al volver a su destino de Valladolid (Villanubla), parecía destinado a fundar el Ala de Caza Nº 3 y fue uno de los pilotos que volaban habitualmente los T-33 que pasaron allí un par de años. El 31 de diciembre de 1958 sale destinado a la Base Aérea de Morón, pero no a la unidad de Heinkel 111, denominada Ala de Bombardeo Ligero Nº 27, que poco después pasaría a Málaga. Su misión, nada fácil por cierto, era ir preparando todas las infraestructuras, equipos y medios para acoger en Morón, la todavía "no nata" Ala de Caza Nº 5. El Coronel Mejía, jefe de los Heinkel, le dejaba un avión para ir de fin de semana a ver a su familia, ya que seguían viviendo en Valladolid.

Dependiendo del MDA por un lado, del Estado Mayor por otro y de la Región Aérea del Estrecho por otro, su tarea de preparar la recepción de los Sabres en Morón, parecía casi imposible de llevar a buen puerto. Su exhaustivo informe del 27 de noviembre de 1958, posteriormente rectificado y puesto al día en febrero de 1959, es un ejemplo del buen hacer de un magnífico oficial de Estado Mayor, aumentado con los conocimientos y la intuición de un avezado experto en temas aeronáuticos de difícil solución. Para acabar de rematar sus problemas, en Abril de 1959 se le destina "sin perjuicio de su destino actual" como jefe del Escuadrón de Alerta y Control Nº 3, recién creado en Constantina.

Con su vieja retranca castellana, cuenta como llegó el solo una noche al pabellón de oficiales de Morón, con poca o ninguna iluminación y en el interior encuentra a dos soldados-ordenanzas. Les pidió un par de huevos fritos y cuando los trajeron les solicitó una servilleta. A la mañana siguiente en el desayuno al preguntar de nuevo por su servilleta, le dijeron que era la del cura, uno «con la cara gordita al que llamaban "el Manzanita", y que después estuvo en la AGA». Finalmente en Junio de 1959 sale destinado como Jefe del Ala de Caza Nº 5 y de la Base Aérea Conjunta, cesando poco

después en el cometido del asentamiento radar. En Septiembre es nombrado para realizar el Curso de Sabre en Talavera, junto con otros pilotos ya destinados en el escuadrón, terminándolo en diciembre del mismo año.

Bajo su mandato comienza –penosamente al principio– a tomar forma el Ala Nº 5. Él era el más antiguo de aquel Grupo de Valladolid, que salido del Ala Nº 3 habían volado el T-6 en el Desierto del Sahara, muchos de los cuales fueron destinados a Morón. Aunque había aconsejado que no se destinara a ningún piloto al Ala, hasta que no se contara con muchos detalles indispensables, no le hicieron caso y la gente fue llegando, alojándose como podían, con escaso material para volar y difíciles medios para vivir. Desde Valladolid recordaba un viaje épico, con las familias de Pizarro y de Manovel en una vieja furgoneta "Opel", de aquellas de la "guerra". El ómnibus se averió en Plascencia y pasaron la noche como pudieron incluido uno de los Pizarro, que era un niño de pocos días.

Inicialmente tuvieron cinco aviones, durante muchos meses. Volaron con cuatro o cinco Sabres en un Desfile de la Victoria sobre Ceuta y Melilla, pero lo normal era tener dos o tres en vuelo para cada periodo. El mantenimiento se hacía al aire libre con los equipos resguardados en un "quonset" viejo como almacén y un pequeño barracón para material. Poco más tarde se fueron haciendo los polvorines, el edificio del escuadrón y la carretera de enlace con la base antigua.

El 7 de septiembre de 1960 cesó en el mando del Ala y Base, entregándolo al Coronel Salvador y continuando como 2º Jefe de Fuerzas Aéreas. Al año siguiente comenzó el Curso de Guerra Naval y aunque continuó destinado en el Ala todavía por algún tiempo, ya comenzó su traslado hacia otros destinos y responsabilidades. No ha olvidado ningún detalle de su agitada estancia en Morón y recuerda con cariño aquellos duros tiempos de escaseces y especialmente a sus subordinados de entonces, curtidos por las carencias y agudizado el ingenio por las necesidades.

BOA Nº 57, se cita a ese "fantasmagórico" escuadrón 34, que "con destino en Morón será organizado en Zaragoza, para trasladarse a Morón cuando el mando lo ordene, coincidiendo con el traslado del Ala 27 de Bombardeo Ligero a Málaga". El 26 de Junio de 1959 fue destinado el personal a dicha Ala y se hizo cargo del mando de la misma el Teniente Coronel Abundio Cesteros, que lo ostentó desde el 8 de Diciembre –aunque era desde el comienzo el Jefe accidental y único– hasta el 8 de Septiembre de 1960, en cuyo momento entregó el mando al Coronel Julio Salvador Díaz-Benjumea, cuando ya tenía el Ala algunos aviones T-33 y pocos F-86.

Los T-33 eran alguno de los asignados al Ala 3 y los Sabres eran los que debían haber equipado al 34 Escuadrón de esa misma Ala, que terminaron en Morón, igual que la unidad, con parte de su personal, y el número del escuadrón de Reus. Finalmente los F-86 F que nutrieron definitivamente al 51 Escuadrón fueron los que iba a tener el 2º Escuadrón de

Carlos Remacha: la pérdida de Julio Guerra

CARLOS Carlos Remacha Pérez, uno de los fundadores de los Sabres en Morón, a través de una brillante carrera profesional, ha continuado acumulando experiencia y horas de vuelo hasta llegar a ser Comandante de Jumbo B-747, Jefe de Flota y Subdirector de Vuelos en Iberia. Pero no ha olvidado a su compañero el Brigada Julio Guerra. "Murió cuando en un vuelo de Palma a Morón para cumplimentar el vuelo nocturno que era necesario, íbamos en pareja, volando yo de punto. Entre Palma y la costa le avisé que se le había incendiado el motor. Al momento observé como se le llenaba la cabina de humo y sin decir nada, lanzó la cúpula y después salió catapultado con el asiento. Me quedé volando en círculo alrededor del paracaídas, para que el radar me tomara la posición y cuando así lo hizo, me fui a tomar a Valencia, porque no tenía combustible para ir a otro sitio. Al aterrizar en Valencia, donde estaba en la torre de control el Capitán Sebastián Sánchez Valilla, tuve rotura de la rueda de morro, ya que hice la toma, por no estar balizada, en la zona donde estaba la pista levantada por obras, pero con las luces encendidas en toda su longitud". "Al día siguiente un barco de pescadores encontró frente a la costa de Valencia a Julio Guerra, ya cadáver debido a que esto sucedió en febrero de 1961, y por la temperatura del agua, no sobrevivió al paso de la noche".

"Un Junker nos trasladó a Morón y el entonces Coronel de la Base Don Julio Salvador, estuvo en los días siguientes llamándome constantemente, pues el sabía que yo era en ese momento el único suboficial piloto que vivía en el pabellón de la base. Por las tardes el coronel me animaba y reconfortaba, sabiendo los malos momentos que estaba pasando en aquella temporada. Pude comprobar la enorme faceta humana que poseía Don Julio, al surgir la amistad que brotó entre nosotros. Años después, en varias ocasiones siendo ya comandante de Convair y estando en Torremolinos de Línea, me lo encontré veraneando con su esposa, cenamos juntos y eso fue motivo de agradables charlas y de refrescar emotivos recuerdos".

"Durante los dos años en que estuve en Morón, 1961 y 1962, nuestro amigo el Capitán Barbadiello, que estaba en ese momento encargado de la instrucción de reclutas para la Jura de Bandera, me encargó la tarea de hacer una encuesta para saber el nivel de alfabetización de los soldados. Recuerdo que salió "penosa" y aprovechando mi Título de Magisterio, hicimos una labor muy buena, pues los muchachos que llegaron sin saber leer ni escribir, acabaron saliendo con un mínimo y las cuatro reglas, con lo cual podían defenderse mejor en la vida".



El Tte. Coronel Cuadra y el Tte. Casín caminan por la línea. Al fondo la Torre de Control, todavía con la primitiva leyenda.

Zaragoza, que no se llegó a formar. Tan complicada trayectoria viene a ser redondeada, todavía más y de forma algo rocambolesca si encontramos, como en efecto puede ocurrir, algunos documentos de la Dirección de Abastecimientos, que todavía un año más tarde seguía llamando al escuadrón de Morón Escuadrón 34, como quizás se le llegó a enumerar en sus comienzos embrionarios de Villanubla.

TRASLADO INICIAL Y VUELOS EN ZARAGOZA

EL 26 de Junio de 1959 se incorpora al Ala Nº 2 en Zaragoza un contingente de pilotos de la recién creada Ala de Caza 5, con el objetivo de organizar el escuadrón de Morón y preparar el traslado de los aviones F-86 F que le correspondían finalmente a esa unidad. El grupo recibió el apoyo y la ayuda necesaria para la preparación, dada la experiencia que ya poseía el 21 Escuadrón. Entre ese contingente se en-

contraban pilotos de lo que se denominó en términos coloquiales "el Clan de Valladolid" y otros reactivistas de promociones más modernas, con cursos en Estados Unidos o en Talavera. También a finales de 1959 se había enviado destinados a Morón a cuatro pilotos expertos desde Manises, para ayudar en la organización y puesta a punto de la unidad: los Capitanes Jose Fernández Cortés, Francisco de Arteaga, Ángel Conejero y Ángel Roa. Sin embargo dada la falta de aviones se quedaron en su destino hasta mediados del año siguiente.

En octubre de 1960, al reconsiderar la estructura del MDA se reconocía que de la organización inicial pactada con los americanos en el comienzo de los acuerdos, que comprendía 9 escuadrones de caza, se había pasado por razones de orden económico a seis escuadrones en operación y uno en es-



De izquierda a derecha con mono de vuelo Rubio, Seco, Collantes y Arteaga. Agachado Vargas. Mecánicos y armeros del 51 Escuadrón.

cuela. La razón principal de no poner un escuadrón en Villanubla, fue el no poder ampliar la pista debido a los terrenos próximos y a los obstáculos en las cabeceras, aunque sin duda también influyeron otros como la meteorología. Todavía en esos momentos se considera al 51 Escuadrón en fase de organización y tardaría bastantes meses más en considerarse como operativo.

Las primeras misiones de tiro real aire-tierra las realizó el 51 Escuadrón desde mediados de 1962, pero de forma muy esporádica todavía, por lo cual no participó en el I^{er} Concurso de Tiro y Bombardeo del MDA a primeros de 1962. A mediados de 1963 se llevaron a cabo las primeras misiones de tiro aire-aire real en el Polígono de Cabo Blanco en Palma. A partir de ese momento, poco después se montó la Alerta

Jefes de Operaciones del Escuadrón

Capitán D. Manuel Negrón Pezzi
Capitán D. Carlos Gómez Coll
Capitán D. Ángel Conejero Lillo
Capitán D. Francisco de Arteaga Danvila
Capitán D. Jesús Fernández Trujillo
Capitán D. Juan Margalef Cedó
Capitán D. Joaquín Valverde Gómez

Capitán (ITA) Luis Enriquez Andrés: recuerdos y anécdotas

“**S**OY testigo de excepción de los primeros pasos que dió el Ala de Caza Nº 5 en la Base Aérea de Morón, como asentamiento definitivo, ya que pudo estar emplazada en Reus, Lanzarote o Rota, entre otros enclaves en los que se pensó. Durante los últimos meses del año 1959 y hasta casi mediados del año 1960, la base estuvo compartida con el Ala 27, dotada con aviones Heinkel hispánicos (B.2-1). El Ala 27 fue destinada a Málaga y se llevó toda su dotación, incluido el mobiliario. Para el Pabellón de Oficiales hubo que construir mesas para el comedor, estufas eléctricas y mosquiteros, además de instalar estufas de queroseno en las salas de estar, comedor, bar y salas de juegos. La silla de la habitación había que llevarla al comedor y viceversa. Mi vecino de habitación era el Teniente Gárate y nos dábamos las buenas noches a través de una grieta que cruzaba la pared en diagonal.”

En el aspecto técnico tuvimos que partir de cero y así se realizaron entre otras las siguientes instalaciones:

—Sala de plegado de paracaídas, con torre de secado, mantenimiento y control de revisiones

—Construcción de un nuevo hangar para el Mantenimiento de los Sabres, en la Zona Americana. La estructura y puertas de este hangar procedían de Tetúan, donde fue desmontado, al cesar el Protectorado, y transportado y montado en Morón.

—Distribución en planta de talleres, maquinaria y equipos para los diferentes sistemas ATA del Sabre.

—Planta de lavado y secado de aviones.

En el área de servicios, algunas de las instalaciones fueron:

—Construcción de una gasolinera para los vehículos de la base. Se enterraron dos depósitos de 30.000 litros, haciéndose pilares, cubierta, cimentación y firme con materiales de recuperación.

—Un pabellón nuevo completo para suboficiales, con jardines y piscina.

—Reacondicionamiento de edificios de tropa, con cocinas y comedores.

—Construcción de una lavandería y de su lavadora principal.

—Reacondicionamiento de las viviendas militares del pueblo de Morón, adaptando una de ellas, más grande, como pabellón de jefes y oficiales casados, llamado “El Casinillo”.

—Puesta a punto de la pista de tenis, en la zona de viviendas militares.

—Urbanización y jardinería de la Base.

“Después de unos años, se consiguió integrar todas las actividades, que empezaron dispersas. Se podían finalmente hacer dos periodos de vuelo diarios y se iban sa-

cando adelante otros proyectos en las antiguas instalaciones. Esta situación creó una interrelación entre jefes, oficiales y suboficiales, autoprotectora y entrañable, imposible de olvidar a pesar del tiempo transcurrido. Por otro lado, teníamos al lado una base aérea americana, donde todo funcionaba, era de nueva factura y poseía unos medios apabullantes. Esto también estimuló nuestro espíritu de lucha y de superación, de tal forma que estamos muy orgullosos de haber sido los iniciadores en la andadura del Ala de Caza Nº 5 y la moderna Base Aérea de Morón de la Frontera”.

“En todo momento nuestros medios eran escasos y siempre podía surgir un problema. Cuando se estaba construyendo la gasolinera, en la cual yo colaboraba con el Teniente Rubio, después de un buen trabajo dejamos los tanques que iban a ser enterrados, dentro de la zanja correspondiente, verificados de estanqueidad y cerrados herméticamente. Vinieron las vacaciones de Navidad y a nuestro regreso, había llovido tanto que nos encontramos los depósitos flotando en la inmensa piscina en que se había convertido la excavación.....”

“La lavadora “casera” de la lavandería de la base, era un invento del Teniente Rubio con aportaciones varias: Una gigantesca pila bautismal, con grifo y desagüe y unas palas de un ventilador industrial adaptado, accionado por un motor eléctrico. Se cerraba con una tapa articulada por la parte superior. Toda ella fue como una “vedette” durante su proceso de fabricación; el Pater Candel quiso bendecirla en su inauguración. Una tarde, jefes, oficiales y suboficiales se apelotonaban correctamente uniformados ante el Pater revestido de amito y estola, hisopo en mano para consagrar el ingenio, que en pruebas previas había realizado magníficas coladas con la lencería de la base. Una vez cargada de agua, alguien olvidó colocar la tapa. Se puso en marcha el motor, y ¡Oh milagro!, ¡funcionó!, poniendo a todos los presentes calados hasta los huesos”

“De todos modos, una vez conocido el entorno, aquello dentro de la base era en el sentido más cariñoso, un cortijo en el que además de nuestras misiones oficiales queríamos entretenernos y de ahí surgieron iniciativas múltiples: se criaron palomas, organizando un palomar en la azotea del Pabellón de Oficiales; se criaron perdices, se adiestraron perros, se impartieron enseñanzas de Física, Química y Matemáticas, se practicaron todos los juegos de mesa, incluido el “parcheesi”. Se llegó a pescar en un riachuelo que pasa junto a la Base (el Guadaira), se practicó el tiro al blanco y se cazaron avispas y pajarricos con cimbél”

Víctor Carro: volando el primer Sabre de Morón... en Zaragoza

MIEMBRO de la 6ª Promoción de la AGA, Víctor Carro Mera-yo salió desde su destino en el Grupo 33 de Curtiss y Heinkel en Villanubla para realizar todo su entrenamiento en reactores con un nutrido grupo de aviadores, volviendo en febrero de 1958. Se quedó en el mismo destino, ahora Ala Nº 3, esperando la llegada de los Sabres y de esa forma llegaría a Morón con el resto de los del “Clan Valladolid”, que eran casi todos de la 5ª y habían estado con los T-6 en la “guerra del moro”. En julio de 1958 solamente tenían los T-6. El Coronel Murcia y él fueron a Talavera a recoger los dos primeros T-33 que iba a tener el Ala 3. Volaban los T-33, dos pilotos en cada avión, saliendo puntualmente hacia las doce de la mañana a esperar al avión de la TWA y darle unas pasaditas. En diciembre de ese año recuerda claramente 40 días seguidos de niebla con el campo cerrado a cal y canto.

En junio de 1959 son destinados a Morón y destacados en octubre a Zaragoza para entrenamiento y recoger los Sabres. A primeros de diciembre se consigue volar el primer C.5 del Ala Nº 5 en Zaragoza, que probablemente fue el 176 ó el 226 volado por Carro, que por cierto hacía casi dos años que no volaba el Sabre. Continúan con los doblemandos de T-33 y siguen poniendo en vuelo algunos aviones más. En abril de 1960 ya han conseguido tener en Morón los tres T-33 y tres Sabres.

Con el Junker asignado al escuadrón, el cual vuelan habitualmente Pizarro, Manovel y Víctor, se recorren todas las bases de la península recogiendo repuestos, equipos, todo lo que puede servirles en la incipiente estructura de la nueva base. Víctor también vuela como probador en San Pablo, recepcionando como probador militar los aviones que primero volaba el Cte. Felipe Sequeiros.

Durante algún tiempo su escuadrilla estuvo compuesta por Carro como jefe, seguido de Víctor Sapena, Santiago Escudero y Rafael Perza. Estaba en la Torre de Control el día en que Paco Arteaga y Adolfo Montoya llegaban sin combustible después de una recuperación muy accidentada. Le aconsejaba a Montoya que se lanzara en paracaídas, pero no encontraba los gatillos del asiento y se quedó a media milla de la cabecera. Estaba en el escuadrón cuando a un piloto americano de F-104C se le infló el “dinghy” en el despegue y se estrelló cerca de

la pista incapaz de zafarse del problema. Por eso fue el precursor de llevar el cuchillo y además montar un punzón en el espejo retrovisor del Sabre, para pinchar lo que fuere menester. Mientras estuvo en Mantenimiento su mano izquierda fue el Teniente Crispín, famoso oficial mecánico. En algunos momentos de tensión en el tema de Gibraltar, recuerda haber tenido los aviones preparados para misiones reales, armados con munición real y cohetes. Participó en los primeros lanzamientos reales de Sidewinders en Palma, a los cuales asistió un solo piloto de cada escuadrón, asesorados por un americano. La idea de pintar la franja de los Sabres de Morón con el color butano, como el alvero, es posible que fuera una propuesta suya, apoyada por otros moronitas.

Volando un Navespor con Alfonso Cuadra, durante una de las misiones, en un combate, el “Tío Alfonso” pasó el avión de G.s y poco después en tierra le pegó un broncazo tremendo al portugués. La toma de tierra en Tetúan con Ángel Conejero, sucedió unos días más tarde que el incidente de Artega y Montoya. Días después, las lenguas viperinas del escuadrón, cantaban por lo bajinis “Castigo de Dios, castigo de Dios”.

Don Julio, todavía era capaz con sus años de poner a un piloto joven en apuros en un combate; al bajar, decía con su típico acento andaluz “Carro, lo que falla es el fuelle”. Al llegar el Coronel Salvador se consiguieron muchas cosas que ante su influencia, que era muy grande, nadie podía negar. Le pidieron que les dejara volar los Messer de Tablada, donde había una línea de cuarenta aviones sin pilotos, pero el Estado Mayor se negó. Los americanos les invitaron varias veces a volar el F-104. Volaron en doblemando (que debía ser el tipo D), en el cual ya no salía el asiento por debajo como en los primeros, al menos Manolo Negrón, Víctor Carro y el propio Don Julio.

Los médicos de esa época eran el Cte. Caballo y los Ttes. Ruiz Tallón, Daniel Ordoñez y Jiménez Alfaro y el “farma” durante tantos años, el Cap. Luis García de Pablo. Por el famoso Casinillo de la colonia de viviendas de oficiales en La Alameda de Morón, fueron pasando durante años parejas de oficiales con sus esposas, hasta que conseguían una casa propia.



Ida y vuelta para el nocturno. Rubio, tomada por Vargas. 1964.

Real en el barracón de alarma y la unidad fue declarada como Lista para el Combate, comenzando a calificar a sus pilotos como capaces, diestros y expertos según las calificaciones habituales en las demás unidades de Sabres. Desde ese momento se participa habitualmente en todos los ejercicios del MDA, como los Red Eye o los Indian Maize, y con mayor incidencia en los organizados en colaboración con la Armada española o con la Navy americana, como es el caso de los Poop Deck.

El escuadrón había adoptado casi desde su comienzo el indicativo radio Póker y el morro de sus aviones llevaba un anillo color "butano". También se pintó de forma habitual el emblema del Gallo y el Sable en el lateral izquierdo y derecho del fuselaje delantero y alguna vez también en el timón fijo de dirección, como en el caso del C-5 259. El Gallo más estilizado fue empleado hasta 1962, cambiando hacia otro un poco más agresivo en los siguientes y pintándose a veces en el timón y manteniendo el primitivo en el morro.

LA ANSIADA NORMALIDAD

EL 51 Escuadrón estaba ya normalizado antes de principios de 1964 y durante los seis años siguientes es uno más en la programación y actividades de las FF AA de la Defensa. Quizás su rotación de pilotos era demasiado rápida en algunos periodos. El 1º de abril de 1965 al reorganizarse el Ejército del Aire, el Ala de Caza Nº 5 pasó a llamarse Ala 15 y el Escuadrón 51 a denominarse 151. Los numerales de los Sabres pasaron en ese momento a la parte delantera del fuselaje, en cifras grandes.

El 19 de Octubre de 1967 se convierte el 151 en 103 Escuadrón independiente operando en la Base Aérea de Morón, que pertenecía al Mando de la Aviación Táctica y del Estrecho, con sede en Sevilla y continuando encuadrado operativamente en el MDA. En noviembre de ese año, los emblemas de las unidades, que habían desaparecido de los aviones, volvieron a aparecer en la parte trasera del fuselaje, lugar donde estuvieron pintados definitivamente hasta el final.

En 1969 el MDA refunde los planes de instrucción Nº 3, 5 y 6 en un único Plan de Instrucción Anual con C-5, debido sin duda a la menor disposición de aviones y horas de vuelo. Aumenta las misiones GCI, mantiene las de tiro aire-aire e instrumentos y disminuye las de tiro aire-tierra, creando las de Perfil de Combate, agrupando las antiguas ATCB, ATAT y NASR. Desaparecen misiones típicas anteriores como TR, ACRO, NAN, FON,

NAR, NAVI, ATCC, ATCB, ATAT, NASR y GAR-8 simuladas, que pasan a ser requerimientos dentro de las misiones programadas. Para cumplir este Plan de Instrucción se calculan 140 horas por piloto. De hecho en ese año se realizaron 150 Horas 30 minutos de media en C-5 por piloto destinado en unidad.

El día 11 de diciembre de 1969 causó baja en las FF.AA. del MDA el 103 Escuadrón, cambiando su denominación por la de 202 Escuadrón, dotado con aviones F-5 B y dependiendo del Mando de la Aviación Táctica. La mayor parte de los pilotos y personal del 103 pasaron a formar parte de la



Subcampeones de Penthalon Aeronautico 1965; Castañón, Torres Chausette, Irizar y Rubio.



Penthalon Aeronáutico San Javier 1965; Torres, Irizar, Rubio, Verano y Castañón.



Formación de un Wodoo y dos Sabres, tomada desde otro F-101. 1967.

citada unidad. Con fecha 30 de octubre, habían causado baja todos los C-5 del escuadrón y habían pasado destinados a los escuadrones 101 y 102 del MDA y al 201 del MATAC. El día 11 de Noviembre de 1969 a las 1200 horas se retiró del Barracón de Alarma el Servicio de Alerta real en



Partido amistoso hacia 1966; De izquierda a derecha Ballesteros, Galdon, Estellés, Vargas, Rubio, Seco. Agachados Mesa, García Rodríguez, Valverde, Rico Guayta y Sánchez Alcaide.

5 minutos y dejaron de efectuarse las misiones de Vigilancia Aérea en Gibraltar.

CRONOLOGÍA 1958-1969: MATERIAL, PERSONAL, MISIONES Y CALIFICACIONES

EN julio de 1958 el Coronel Javier Murcia y el Teniente Víctor Carro recogieron en Talavera los dos primeros T-33 que formaron la dotación del Ala 3 en Villanubla. Unos minutos antes de tomar tierra, se avisaba a la torre y esta cortaba el tráfico de la Carretera de la Coruña con una barrera hasta que los reactores tomaban tierra. Por otro lado entre diciembre de 1958 y enero de 1959 se contabilizaron 40 días seguidos de niebla en Villanubla. El Tte. Cor. Cesteros tiene vuelos anotados en T-33 durante el resto de 1958

Eduardo Jiménez-Carlés: la Base "Andaluza" y la Base "Americana"

EL Teniente Eduardo Jiménez-Carlés Pérez-Piñal de la 8ª Promoción de la AGA, hizo durante 1957 y los dos años siguientes, todos los cursos de vuelo, reactores y tiro en EE.UU. volviendo a volar a Tablada en junio de 1959, mientras les salían los destinos que habían pedido desde América. Al poco salió asignado a Morón. Cuando llega en julio a presentarse le recibe en la zona antigua (en ese momento única) el único representante visible del Ala 5: el Brigada Lahortiga. Éste se hallaba aposentado en una destartada oficina del edificio de la torre vieja, en el primer piso. Un cuartito de tres metros por tres. Aquello era todo lo que había del Ala 5 y 51 Escuadrón. El Ala 27 todavía ocupaba todas las instalaciones en el campo de tierra y por otro lado se había terminado la pista, que ya ocupaban los americanos con los B-47 y los F-100. Los Heinkels del Coronel Mejía, todavía despegaban alguna vez contra la pista, para enfurecer a los "yankees", cosa que conseguían fácilmente.

Como casi todos los pilotos ya destinados al Ala 5, pasa destacado a Zaragoza y allí comienza su actividad aeronáutica el 14 de agosto de 1959: volar alguna vez el T-33 con Carro o algún otro piloto y sobre todo recoger material para conseguir una oficina presentable de operaciones y del escuadrón. Los de Zaragoza les habían cedido un chalet en la Zona de Parques y un barracón que estaba más bajo que la pista y que se inundaba cuando llovía, conteniendo el agua con sacos terreros.

Recogían sillas, mesas, archivadores y se dedicaban a limpiar, arreglar y adecentar el exiguo local del escuadrón. También podían contemplar con melancolía, los 22 Sabres Barra 25 sin modificar, que en un principio iban a ser para el 2º escuadrón del Ala 2 y que un día serían "su escuadrón", aparcados unos contra otros. De agosto a noviembre no tuvo ningún vuelo y ya a comienzos de ese mes empezaron a volar los T-33. Alguna vez volaban a Morón para alguna gestión o recoger las pagas de todos. En enero de 1960 vuelven a Morón y en abril empezaron a llegar los F-86. En mayo y junio se contaba diariamente con cinco aviones en vuelo. En un cuadrante se anotaban las cinco horas al mes que le tocaban a cada piloto, más el viaje trimestral nocturno para poder cobrar el Plus de Reactores. Tenían dos pilotos americanos destacados, el Mayor Evatt y el Capitán Michael y dos Sargentos de mantenimiento de la USAF. Los americanos destacados organizaban un guateque al mes.

Las instalaciones iniciales consistían en un pequeño barracón, adosado al cual se montó el traído de Tetuan por Luis Enríquez y su gente, además de tres "quonset" donde se ubicaban operaciones, mantenimiento y la cantina. Desde esa zona nueva, corría hacia la zona antigua de la base una carretera nueva que solamente llegaba hasta los chalets de los americanos; a partir de ahí nacía "la senda de los elefantes", puro campo a través, que se encharcaba cuando llovía.

"In memoriam"

Brigada D. Julio Guerra Ercilla. 8 febrero 1961
 Capitán D. José Escudero del Castillo. 27 abril 1961
 Ttes.D.Juan Manuel Martínez Sagrera y D. Manuel Peña Sánchez. 3 noviembre 1961
 Capitán D. Luis García Valdecasas. 12 junio 1963
 Sargento D. Victorio Díaz Martín. 29 abril 1964
 Teniente D. Antonio Feliú Constante. 18 agosto 1964
 Sargento D. Juan Aguilar Esquina. 23 marzo 1965
 Capitán D. Rafael Castilla Puerta. 5 diciembre 1965
 Capitán D. José Miguel Antequera Roldán. 13 mayo 1969

desde el mismo aeródromo. También volaban en los numerosos T-6 D que tenía el Ala, todos los cuales permanecerían allí por muchos años. El 31 de octubre de ese mismo año es destinado a la Base de Morón y todavía con los Heinkel 111 volando desde el antiguo campo de tierra que había ocupado la Escuela de Caza, comienza Cesteros a elaborar un extenso informe detallando todo lo necesario para convertir aquello en una base aérea moderna capaz de albergar un escuadrón de F-86. El Coronel Martínez Mejías le prestaba un Heinkel para irse de fin de semana a ver a su familia a Valladolid. El 27 de Noviembre emite un informe exhaustivo, detallando una por una todas las características y carencias de las instalaciones, incluyendo aspectos sobre las pistas, los abastecimientos, el mantenimiento en sus diferentes escalones, los servicios de aeródromo y generales, los posibles suministros de todas clases y finalmente la situación del personal y las viviendas. El 18 de febrero de 1959, hacía un repaso a su informe preliminar y volvía a la carga con la situación de todos los puntos citados en su anterior comunicación. Había pedido que no se le mandara personal reactorista, por no haber los medios indispensables para acogerlo ni volar. El 26 de junio de ese mismo año sale destinado al Ala de Caza Nº 5 de nueva creación, junto con otros oficiales y suboficiales. Durante septiembre, octubre y noviembre de 1959 efectúa el 3º Curso de Material C-5 que se celebra en Talavera, al igual que otros futuros pilotos del 51 Escuadrón. Cuando termina el curso el 5 de diciembre, es nombrado Jefe de la Base Aérea Conjunta y del Ala 5.

LOS PRIMEROS AVIONES EN ZARAGOZA

TODO el grupo de pilotos ya destinados en el 51 Escuadrón y en comisión de servicio en Zaragoza, llevaban meses en el Ala 2 tratando de volar y de organizar algo parecido a una unidad. Encabezados por el Cte. Jesús López Serrano, los ya citados antiguos pilotos del Ala 3, Capitanes T. Estevez, C. Gómez Coll, L. García-Valdecasas y V. Carro Merayo, seguidos ahora por los Tenientes Eduardo Jiménez Carlés, J. Reixa, P. del Río, Marín Les, F. Galdiano, García Verdugo, C. Negrón, J. Rico Uribarri, se afanaban en recolectar mesas, sillas, archivadores para completar un local aceptable en el chalet que les habían cedido en la Zona de Parques y un Barracón que se inundaba con las primeras lluvias. Un jefe y 10 oficiales estaban sueltos en el avión de la unidad y tres estaban haciendo el curso en Talavera. Volaban los T-33 asignados a su escuadrón, que era lo único volable para ellos en Zaragoza: cinco asignados de los cuales había en vuelo el 38 y el 41. Sus primeros Sabres, los números 176, 226 y 199 estaban pendientes de inspec-

ción por calendario y otros tres T-33 pendientes de revisión de 100 horas. Los E15-41 y 45 se los había pasado el Ala 2.

Víctor Carro, que hacía casi dos años que no volaba en F-86 —desde su curso en América— voló probablemente el primer Sabre del 51 Escuadrón. A primeros de Diciembre y firmado por A. Cesteros como Jefe del Ala 5 se comunica a la Defensa que están destinados 5 jefes, 26 oficiales y un suboficial, de los cuales están sueltos en C-5 cuatro jefes, 24 oficiales y el suboficial, con tres pilotos pendientes de curso.

Capitán Hernando: "La mejor época aeronáutica de nuestras vidas"

"RECUERDO la alegría que tuvimos cuando al reunirnos en Morón hace unos años pudimos ver una base de reactores totalmente operativa y con todos los medios para poder desarrollar cualquier cometido que le encomiende el mando"

"Cuando empezamos allí, me vienen ahora a la memoria los primeros moradores del Pabellón, algunos desgraciadamente ya desaparecidos: Pelegrín, Pareja, Castilla, Carlos Negrón y tantos otros que comenzaron a poner en marcha la infraestructura de avituallamiento al igual que Barbadillo, Martínez Sagrera, Manolo Negrón y una larga relación de los que se fueron incorporando a aquella hermandad. Cuando llegué, como todavía no había reactores, me destinaron con el Capitán Escudero a la Escuadrilla de Policía. El perímetro de la base era extenso y su condición de Base Conjunta necesitaba un despliegue de vigilancia completo. Poco más tarde estuve en Operaciones de la Plana Mayor, en el Escuadrón de Vuelo, en Mantenimiento y probando los Sabres que salían de revisión en San Pablo".

"Teníamos al principio un barracón de campaña metálico, cerca de la pista de vuelo. En aquella época los Comandantes Pizarro, Manovel y Mesa iban poniendo las primeras piedras del incipiente escuadrón, junto con Manolo Negrón que fue uno de los primeros jefes del escuadrón. Entre tanto había que instruir a la tropa y en ello realizaron una meritoria labor Pepe Rico y el Capellán Paracaidista Don Inocencio"

"Fueron llegando los aviones y teníamos una gran escasez de repuestos. Pusimos en marcha un sistema "just in time", gran invento para la reducción de almacenaje y

acortar los tiempos de obtención de elementos. Los sacábamos de todas partes: un avión que entraba en revisión, servía para "vestir" a otros tres. El entonces Brigada Salgado era nuestro enlace con el Mantenimiento Americano. Casi todo se resolvió cuando empezaron a hacerse las revisiones en Sevilla (San Pablo), ya que desde ese momento, con el repuesto cerca de la base, el escuadrón tenía casi todos los aviones en vuelo".

"Había grandes profesionales en mantenimiento como los ingenieros Alarcón, Enríquez y Rubio, especialistas como Herrera y Víctor, con gran experiencia adquirida en Torrejón. Los especialistas trabajaban todas las horas necesarias mañana, tarde e incluso noche cuando hacía falta. El personal civil igual ¡¡Aquella inefable Sr. Beltrán, que lo mismo hacía una soldadura que inventaba una bomba hidráulica para el pozo!!". El Capitán Pina montó una consola para comunicar desde operaciones con los aviones en vuelo. Los de Mantenimiento teníamos que recoger los aviones que se quedaban averiados en otras bases. En un viaje a Albacete en pleno invierno, en Bücker con el Teniente Sánchez Alcaide para recuperar un Sabre, estaba todo nevado incluso la pista, con unas temperaturas gélidas que nos mantuvieron hechos un cuadro hasta el deshielo".

"Se hicieron finalmente todo tipo de misiones: tiro real y cámara, Sidewinder y un número incalculable de ejercicios de todas clases. En un Navespor hay una foto en la que estoy con Alcaide, Casín y Echave. Hicimos varios vuelos de entrenamiento y desfilaron juntos con los Sabres portugueses en el día de su Fiesta Nacional".

Con respecto a material, los tres C-5 siguen pendientes de inspección por calendario, contando con tres E-15 en vuelo, los números 35, 38 y 41 y el 45 en revisión de 100 horas y sin motor. A finales de diciembre 1959 aparecen como "en vuelo", Situación A, los C-5 176 y 226, en el destacamento que manda el Cte. López Serrano. El Teniente Crispín era el jefe del destacamento de mecánicos también destinados en el 51 Escuadrón y que en Zaragoza se afanaban en poner en vuelo los aviones de su nueva unidad. Mientras tanto en Morón, otra parte de la unidad contaba con algunos aviones convencionales durante todo este tiempo y allí se volaban avionetas L-8C, E3-B, e I-115 firmando como Jefe de Escuadrilla el Capitán Manuel Negrón Pezzi y como Jefe Accidental de la Base el Comandante Froilán Rodríguez de Castro. El Comandante Pizarro actuaba también en Morón como Jefe de la Plana Mayor del Ala 5 donde tenían en vuelo entre otras las L8C-127 y 90 y la E3B-501. Desde primeros de

diciembre en adelante firma los escritos como Jefe del Ala y Base el Tte. Cor. Cesteros. En ese momento el personal piloto reactorista esta formado por 5 jefes, 26 oficiales y un suboficial de los cuales están sueltos 4+24+1 y hay 1+2 pendientes de curso.

POR FIN SABRES EN MORÓN

EN abril de 1960 consiguieron llevarse los primeros F-86 a Morón, cuyos números eran los 236, 202, 213, y los ya citados 176 y 226. Durante los siguientes meses de 1960 va aumentando el número de aviones que ya están en Morón y de los cuales consiguen poner en vuelo uno o dos diarios. Se reparten las misiones y horas de vuelo tanto en Sabre como en T-33 con absoluta cicatería, dado lo escaso del material. Un aborto antes de despegar se mira con cierta socarronería, sabiendo que eso significa un avión

Incidentes con suerte y algo de salero

PARA realizar un ejercicio con la Armada se programaron tres parejas en Morón el día 28 de mayo de 1963. Una de ellas estaba formada por el Tte. Cor. Alfonso Cuadra y el Capt. Ángel Conejero. Por aquellos años Bolero tenía muchos problemas para identificar y guiar a los aviones, aumentado el problema por la frecuente respuesta errónea de los IFF-SIF de los Sabres de Morón. Después de varios errores en el guiado de la pareja en su recuperación, los pilotos, ya muy bajos de combustible, vieron por debajo de nubes una pista y tomaron tierra en Tetuán. Dos canales de ambos aviones habían sido cambiados de frecuencias, para trabajar con los barcos de la Marina, aumentando la confusión con Bolero.

Haciendo una misión de tiro A-A cámara el 9 de agosto de 1963, el Sargento Pérez Ribes perdió la radio durante la primera pasada al blanco, realizando el procedimiento correcto para caso de fallo radio. No tenía fallo de equipo, sino que lo había perdido por completo: faltaba todo el conjunto y la chapa que lo cubría en la zona inferior del fuselaje del avión.

A mediados de 1960, aunque lo contaba en 1964, el Cap. Joaquín Reixa, que entonces era teniente, describía un incidente curioso, en el cual despegaron con un T-33 para ir a recoger un Sabre a Zaragoza. En ese relato Reixa citaba una de las frases que este autor tuvo grabada en su cabeza durante todos sus años como piloto de aviones reactores de caza. Joaquín, con el T-33 metido en nubes y sin marcas de velocidad, variómetro ni altímetro le dijo al de atrás: "Si te digo ¡Salta! no me preguntes nada, porque ya no estaré aquí para contestarte". Sacaron dos Sabres de Torrejón y los acompañaron hasta San Pablo sin novedad. En el avión se pudieron apreciar las dos tiras de celofán de dos por cinco centímetros tapando las estáticas, para protegerlas de la reciente pintura.

El 17 de junio de 1964, al Sargento J. Cuadra haciendo una misión de Remolque Blanco en Palma Son San Juan, se le rompió el cable del blanco en el despegue y al tomar tierra largo y

con mucho combustible se salió de pista, resultando el avión con desperfectos importantes y el piloto ileso.

El Brigada R. Perza realizaba una prueba en vuelo del avión C.5-257, después de una inspección de 100 horas el día 24 de febrero de 1964, cuando al cabo de una hora de vuelo se le paró el motor por falta de alimentación de combustible. Efectuó un tráfico de motor parado real a la pista, que fue contemplado (y jaleado) por muchos pilotos del escuadrón, con el resultado de una perfecta ejecución, realizando todos los procedimientos de forma magistral.

El día 6 de mayo de 1964, en la primera misión de bombas de rebote o rasante real AMBOR que hacía el escuadrón en Caudé, el jefe y los puntos 3 y 4 lanzaron en la primera pasada caliente los portabombas completos. El punto dos se libró, porque hizo la pasada seca.

Un Sabre que se preparaba para montar sus ametralladoras en el Barracón de Alarma un día de mayo de 1964, con todos los interruptores y breakers fuera, comenzó a disparar la ametralladora central izquierda, lanzando 249 proyectiles de los 270 que tenía la cinta en dotación. No causó daños. Los americanos de los F-104 C no se lo podían creer, pero examinado todo el sistema de armamento, estaba todo correcto y se probó en la galería de tiro sin resultados.

El Capitán Arteaga, un veteranísimo del 51 Escuadrón, volando de Manises a Morón con el C.5-167 el 13 de febrero de 1964, un día muy cubierto de nubes a distintas alturas, observa un comportamiento en el motor de su Sabre que describe como "trepidación y subida de temperatura" por lo cual haciendo un planeo y una arribada entre nubes problemática, se mete en Albacete con magnífico tino. El Boletín de Seguridad en Vuelo, la única publicación aeronáutica real y operativa de la época, le aplaude, pero el entonces Tte. Cor. Hevia, se dirige al Boletín y al piloto y les pone los puntos sobre las ies, con un tanto de chinchorrería. Se creó un poco de polémica que zanjó el BSV Nº 26 en noviembre 1965, insistiendo en las razo-

nes del piloto "actor" y en su buen hacer para salvar el avión y sus propios dientes.

Durante las misiones semanales de AAR en el Polígono de Cabo Blanco en Mallorca, el 51 Escuadrón sufrió, como los demás, los típicos percances producidos por balas que no iban a parar al trazo, resultado de una ráfaga tardía y con poco ángulo. El Teniente Miguel Coll Pujaes, haciendo remolque con el avión C.5-168 el 18 de noviembre de 1964 recibió varios impactos en la cúpula y fuselaje y sufriendo una despresurización de cabina. Su lacónica frase en el canal de radio, ¡¡Me habéis dado cab.....es!!, fue todo lo que comentó el flemático mallorquín sobre el suceso, tomando tierra sin novedad en SonSan Juan y pasando la frase al acerbo temporal del escuadrón. Lo mismo le sucedió al ya Capitán Pedro Luis Verano Fábado en el que quizás fuera el último incidente de los Sabres de Morón, el 17 de Julio de 1969, volando como remolque el C.5-173. Su avión sufrió un impacto de bala que hizo explotar la cúpula, aterrizando en Son San Juan y contabilizando el piloto rasguños por cortes producidos por los cristales de la carlinga.

Otros incidentes de menos cuantía sufrieron los C.5 con los números 210 el 4 de octubre de 1963, el 260 con fecha 28 de noviembre de ese mismo año, el 208 el 23 de marzo de 1965 (avión perdido total en mayo de 1969), el 235 el día 2 de junio de 1965, el 265 el 14 de junio, un E-15 el 22 del mismo mes de 1965 y el 170 con el cual el 24 de junio sufrió el Teniente Sánchez Alcaide un espectacular choque con un gran pájaro en el morro. Los C.5 números 162 el 22 de julio de 1965, el 235 el 21 de agosto del mismo año, el 260 el 31 de mayo de 1966, el 186 y el 259 el 28 de agosto de 1968 en Zaragoza y el 180 el 11 de marzo de 1969, completan la lista de aviones con desperfectos, involucrando a una docena de pilotos "moronistas". En este último incidente citado, el Brigada Luis Fernando Guil Pijuán tomó tierra con el motor parado real y en el momento del impacto los mandos ya estaban bloqueados, sufriendo el avión daños graves y resultando el piloto ileso.

menos para el resto del día. A lo largo de todo el año 1960 se citan envíos de diferente material, tanto desde Villanubla, donde ya no era necesario, como desde Zaragoza a Morón para conformar la dotación de material. Desde algún tiempo antes, se contaba también con una E-9 y con un Junker T2B. La E9 se perdió trágicamente algo más tarde y el Junker sir-

Ángel Roa: Morón-Getafe con el esqueleto de un Sabre

“PERMANECÍ en Morón relativamente poco tiempo, porque aunque fui destinado a dicha unidad cuando ascendí a capitán en julio de 1959, me retuvieron en Valencia hasta abril de 1960. En el verano de ese año fui a la Milicia Aérea Universitaria como profesor y en octubre de 1961 pedí permiso por asuntos propios para pasar a Iberia. En aquella época no había ninguna edificación española en la zona de la nueva base. El escuadrón estaba ubicado en un barracón metálico, sin aire acondicionado, por lo que en verano a pesar de las temperaturas de Morón, se estaba mejor fuera que dentro. No teníamos hangar para mantenimiento, por lo que todo el trabajo, incluidas las revisiones periódicas, se realizaban en la rampa, con la consiguiente pérdida de calidad y de tiempo”.

“La carretera de Sevilla a Morón la habían arreglado los americanos al construir la base, pero el tramo de la base al pueblo, estaba en tal estado, que los coches y autobuses salían campo a través en ocasiones, por estar el campo en mejores condiciones que la carretera. Prácticamente todo el personal destinado en el Ala lo estaba en situación de forzoso y al cumplir el plazo obligatorio, solicitaban destino fuera”. Con esto quiero dar una idea de las condiciones de vida al principio de la formación del Ala de Caza Nº 5.

“Inicialmente teníamos cuatro F-86 y un T-33 en el 51 Escuadrón y varias avionetas y un Junker 52 en la Escuadrilla de Plana Mayor. Uno de los F-86 que teníamos, no había volado nunca desde que llegó a Morón. Tuvo una avería y desde entonces fue canibalizado para mantener en vuelo los otros aviones. Cuando cumplió el tiempo para la revisión IRAN, se pensó mandarlo desguazado sobre un camión a CASA en Getafe, donde se efectuaban las revisiones en aquel momento. El MDA no autori-

zó el traslado del avión por superficie y ordenó la puesta en vuelo y traslado del avión por aire. Ante la falta de repuestos existente, se decidió mandar el avión con el equipo indispensable para sustentar el vuelo. Muchos componentes estaban caducados por calendario y otros muchos inoperativos. Como muestra, el equipo radio, el IFF, el radio-compass, el regulador de oxígeno y el sistema de emergencia de combustible estaban inoperativos”.

“Me enteré de que el avión lo iba a volar un teniente con relativamente poca experiencia en F-86, como la mayoría de los pilotos de la unidad, debido a las circunstancias en que nos desenvolvíamos. No me pareció correcto e insinué que el vuelo debía efectuarlo un piloto con más experiencia y solicité llevar el avión a Madrid y me fue concedido. Se autorizó un vuelo de excepción, de 50 minutos VFR, por debajo de 10.000 pies. Puse como condición que tanto la catapulta de la cúpula como el asiento lanzable tenían que estar en perfecto estado.”

“El vuelo lo realicé en el mes de enero de 1961 y a continuación me fui con permiso de boda. Cuando me reincorporé a Morón había una pequeña revolución en el escuadrón. Se había recibido un informe de Construcciones Aeronáuticas, en el sentido de que al poco tiempo de dejar el avión en el aparcamiento, se empezó a formar un charco de combustible debajo. Lo remolcaron con mucho cuidado a una zona aislada y cuando pudieron empezar a desmontarlo para efectuarle la revisión IRAN, encontraron unas conexiones de la línea de combustible de alta presión flojas, por lo que hubo una gran pérdida en el compartimento del motor. Al desmontar éste, también comprobaron que le faltaba una cámara de combustión; estaba la camisa por supuesto, pero faltaba la cámara”.

vió para aportar material recogido de todos los campos donde había algo útil y estuvo como dotación del escuadrón hasta finales de 1963. Las únicas misiones programadas por esa época eran las de INST-T, TRN, NAVI, NAVI-N y TR-ACRO. En mayo se incorporan definitivamente los Capitanes Arteaga, Conejero, Fernández Cortes y Roa, que venían del Ala Nº 1, comenzando a volar.

A finales de diciembre de 1960 el escuadrón contaba con 11 Sabres y mantenía en vuelo tres T-33, los números 38, 41 y 46, por lo cual a comienzos de 1961 ya se podía contemplar una programación diaria estable, aunque todavía escasa para el conjunto de los pilotos destinados. En enero de 1961 los pilotos operativos en la unidad eran 5 Jefes, 26 Oficiales y 3 Suboficiales y uno realizando el curso de F-86. El Cte. Jefe del escuadrón era J. López Serrano y la Base la mandaba desde Septiembre del año anterior el Cor. Julio Salvador. Los 33 pilotos sueltos no estaban aptos para el combate. En marzo de 1961 regresa el Capitán Arteaga del curso de instrumentos en EE.UU. Hacia abril se manifiesta en los partes que los 34 pilotos destinados en la unidad están aptos para el vuelo nocturno. Durante mayo y meses sucesivos firma como Jefe Accidental del Escuadrón el Cap. Manuel Negrón Pezzi. En Junio se participa en el Ejercicio Foca con la Armada. En julio se realiza una de las primeras Navespor a la Base portuguesa de Ota, entre los días 21 al 24, repitiéndose ya periódicamente esas visitas, que algo más tarde cambiaron a la Base de Monterreal. En agosto vuelve el Tte. Cor. Cesteros por última vez a actuar como Jefe accidental del Ala y Base.

BAJO EL MANDO DEL CORONEL J. SALVADOR

HASTA finales de diciembre de 1961, ya se contabilizan 25 Sabres presentes en Morón, manteniéndose en vuelo casi siempre tres T-33 de los asignados a la unidad. Con ellos se contabilizan durante el año unas 2750 horas en F-86. Desde octubre se venían rindiendo puntualmente partes de interceptaciones controladas al MDA a final de cada mes, así como los trimestrales correspondientes. A finales de ese mes los pilotos eran 26 y seguían sin considerarse C.R. (Combat Ready).

En abril de 1962 se efectúan las primeras misiones de AAC locales, que a partir de entonces y durante años se realizarían en el polígono “local” aire-aire, situado a partir de la Laguna de Fuente de Piedra, al oeste del campo en dirección hacia Ronda, en un triángulo situado con vértices en las citadas laguna y ciudad, y en la costa sobre Benalmádena. El 12 de junio se participa de forma incidental en el Ejercicio Red-Eye del MDA, aunque todavía no era regular para la unidad el hacerlo. En agosto se comienzan a contabilizar también misiones de tiro aire-tierra cámara, que se practicaban inicialmente en las proximidades del campo, en la modalidad AMBOC. A finales de ese año ya se efectúan misiones reales AMBOR desde Manises en noviembre, así como el Red-Eye de ese mes. En diciembre se vuela un NAVITES a Grosseto con escala en Palma. Hasta finales de ese mes, se habían recibido 16 F-86 más, intercambiándose con otros numerales y se habían perdido dos totalmente.

UN AÑO CASI NORMAL

DURANTE el año 1963 y correspondiendo con un consistente aumento de horas de vuelo y misiones, el 51 Escuadrón participa en numerosos y muy dis-



La formación de Falcoes, once pilotos portugueses y españoles de Morón.

tintos tipos de ejercicios, como Poop Deck, Indian Summer, Cold Turkey, Indian Maize, Med Landex y casi todos los Red Eye de cada mes. Las misiones de tiro tanto A-A como A-T se suceden durante cada mes, realizándose tanto las de cámara como las reales, bien desde Palma-Son San Juan, como desde Manises con recuperación en Zaragoza o al revés. Desde agosto se realizan AAR. Posiblemente una de las primeras misiones completas AAR realizada en el Polígono de Cabo Blanco por el 51 Escuadrón haya sido la realizada entre el 14 y el 17 de octubre de 1963, en la cual participó la 3ª Escuadrilla mandada por su jefe el Capitán Arteaga acompañado por el Cap. Hernández Carrillo, Tte Rubio, y Sgts. Morales y Collantes. Así mismo una de las primeras misiones AMNAR efectuadas en Caudé desde Manises, participando ya cuatro aviones de forma regular fue la realizada por cuatro Sabres de Morón el 21 de Agosto de ese año, en una formación mandada por el Cap. J. Fernández Trujillo con el Cap Hudgins y los Ttes. Montoya y Rubio como puntos.

Al mismo tiempo se efectúan todas las demás del Plan de Instrucción, además de montarse diariamente la Alarma con dos aviones en 5 minutos y dos en una hora. La mayor parte de los días se programan numerosas misiones de GCI, anotándose las correspondientes interceptaciones que después había que notificar en los partes 15-2 que se pasaban puntual y sistemáticamente al MDA. En conjunto este de 1963 es el primer año con una programación completa, estadísticas elaboradas y bastantes pilotos C.R. En los partes trimestrales, el número de pilotos C.R. va subiendo desde 9 en enero hasta 19 a final del año. Se envían al MDA datos sobre las horas realizadas en diferentes aviones, misiones por piloto y diferencias entre programadas y realizadas. En los citados partes figuran datos sobre el estado de entrena-

miento, misiones de interceptación, aviones en situación "A" y estado numérico de pilotos. De cada 30 misiones de GCI programadas todavía se efectúan un 60 por ciento solamente, justificándose el resto por falta de material o fallos de los asentamientos radar de tierra. Como jefes del 51 Escuadrón se alternan durante este año los Ctes. Felipe Sequeiros Bore, Gonzalo Puigcerver Romá y Juan Mesa Mesa. Poco después les sucedería temporalmente el Cte. Fernando de Juan Valiente. El Tte. Cor. Alfonso Cuadra Medina actuaba en estos años como Jefe de FF.AA. firmando como Jefe del Ala hasta marzo el Coronel J. Salvador. En abril actuaba como jefe de Operaciones el Cap. Carlos Gómez Coll y desde mediados de año figura como Jefe del Ala y Base Aérea de Morón el Coronel Emiliano Barañano.

SANGRE JOVEN Y ENTUSIASMO ILIMITADO

A mediados de 1963 se incorporaron al escuadrón seis tenientes de la 14ª Promoción, los primeros de un conjunto de 13 pilotos de la misma, que durante varios años participaron duramente en elevar los niveles de eficiencia del 51 Escuadrón en todos los aspectos. Lo mismo es aplicable a un grupo de Sargentos de Complemento de las promociones 7ª y 8ª, que llegaron juntos a Morón, unos meses antes que los tenientes citados. Durante ese año se realizaron 5.624 horas de vuelo en F-86 en todo tipo de misiones y además unas 200 de T-33. A finales del año ya se estaban cumplimentando el 80 por ciento de las misiones GCI programadas, justificándose las no realizadas por mantenimiento de Bolero o Kansas, meteo, fallo de comunicaciones, falta de aviones o "fiesta local". El número de pilotos reactivistas se estabiliza aproximadamente en 5+25+7, con-

Accidentes con avión irrecuperable

SE ha insistido en la falta de medios que penalizó al 51 Escuadrón especialmente durante los comienzos en los años 1960, 1961 y 1962. Los primeros incidentes y accidentes sufridos por los pilotos del escuadrón están claramente relacionados con falta de entrenamiento por escasez de horas de vuelo por piloto y mes o la carencia de algunas piezas o elementos claves en los equipos de supervivencia.

El 27 de abril de 1961 el Capitán Jose Escudero del Castillo "El Concus", se estrelló con una Bucker haciendo un "tonó" de pasada sobre el autobús de la Base, que volvía de la Feria de Sevilla. El 8 de febrero de 1961 se lanzó en paracaídas sobre el Mediterráneo entre Palma y Valencia el Brigada Julio Guerra Ercilla, que volaba ya casi de noche hacia Morón para cumplimentar el "plan garbanzo", con el Sabre C.5-136. Volaba sin "dinghy", tan solo con chaleco salvavidas y no se le pudo localizar en las horas siguientes al accidente.

Al tomar tierra en el antiguo campo de tierra de la base, que sólo se usaba para las avionetas, el día 3 de noviembre de 1961, se estrellaron con la E.9-175 los Tenientes J. Manuel Martínez Sagrera y Manuel Peña Sánchez, falleciendo ambos. En otro accidente similar, pero mucho más afortunado, el Tte. J^o M^a Carmona de León Sotelo, tuvo una experiencia similar llevando a bordo a un americano destinado en la base, de quien se cuenta que se había hecho un seguro antes de subir a la E-9. Carmona estuvo escayolado con la lesión de vértebras algunos meses. El americano cuentan las malas lenguas que salió corriendo del lugar del accidente sin mirar atrás.

El Capitán M. Negrón Pezzi, uno de los veteranos del escuadrón, sufrió un rebote haciendo tiro en el Polígono de Caude con el C.5-025 el 3 de diciembre de 1962, lanzándose en paracaídas y resultando ileso, con el avión perdido por parada de motor. El 16 de enero de 1963 se ve obligado a saltar en paracaídas por fallo de motor en el C.5-159 el Teniente F. Fernández Galindo, perdiéndose el avión que se estrelló entre Puebla de Cazalla y Pruna y resultando el piloto con ligeros rasguños. Los procedimientos aplicados fueron correctos y el equipo personal y de emergencia funcionó bien. Llevaba traje anti-g, botas y chaleco salvavidas, (volaban de Morón a Palma), cuchillo, linterna y libro del piloto.

Efectuando una aproximación a la pista con combustible prácticamente a cero, el Teniente Adolfo Montoya Raboso, volando el C.5-243 realizó un aterrizaje forzoso en las inmediaciones del campo con el motor parado el

día 12 de febrero de 1963. Sufrió la típica lesión de vértebras lumbares y mientras se recuperaba en el Pabellón Vasco, recibió la visita de su íntimo amigo de la AGA, el entonces Príncipe de España, SAR D. Juan Carlos de Borbón.

El 12 de junio del mismo año realizando una formación nocturna FON, el Capitán Luis García Valdecasas que volaba el C.5-155, se separa un poco de su jefe de patrulla y probablemente al tratar de reunirse de nuevo, se sitúa en una posición inusual. Entra en un fuerte picado y al intentar recuperarlo sobrepasa los límites de tolerancia del avión, provocando rotura de la estructura, seguida de explosión y falleciendo el piloto.

En vuelo de Morón a Gando (Gran Canaria) el 13 de febrero de 1964, al mando de una formación de cuatro Sabres y muy próximo al campo, el Teniente Coronel Alfonso Cuadra Medina sufrió parada de motor en el C.5-200 por falta de combustible, lanzándose en paracaídas, llegando a tierra sin lesiones.

Realizando un Red Eye desde Son San Juan el día 29 de abril de 1964, los pilotos del 51 Escuadrón Tte. Madariaga y Sgto. Díaz volando los C.5 219 y 263, salieron en "scramble" a las 0945 Z con indicativos Echo Bravo 95 y 96. Después de seguir diferentes instrucciones de Embargo, descendieron en un fuerte picado a muy alta velocidad desde 35.000 pies hasta el nivel del agua, para interceptar a dos F-105 norteamericanos, que se suponía volaban a unos 450 nudos y 500 pies del agua. Al interceptarlos y cambiar de un avión al otro para copiar su numeración positivamente, el Sargento Díaz se estrelló contra el mar, desapareciendo con su avión. El mar estaba "como un cristal" según informo el piloto americano "leader" de la pareja de F-105. En ese momento el avión de la USAF volaba a 410 Kts y 500 pies de altura.

Para realizar un chequeo de instrumentos el Tte. Vargas como instructor y el Tte. Gea como chequeado, despegaban con el alumno en la capucha del asiento posterior, el día 15 de mayo de 1964. El avión tenía anotada y levantada una tendencia en tierra muy fuerte a la derecha. Al comenzar la carrera de despegue, el piloto de la cabina trasera procuró corregir a la izquierda con el freno, llegando a unos 60-65 Kts. con el pie izquierdo a fondo. En ese momento el instructor se hizo cargo, trató de despegar y no lo consiguió, saliéndose el avión de la pista a la derecha, resultando dañado y los pilotos con lesiones grave uno y menos grave el otro. El Tte Vargas de la Rúa padeció la típica luxación de vértebras lumbares machacadas y se

paso unos meses en el Pabellón Vasco, Hospital del Aire en Sevilla por esas fechas.

Una formación de cuatro C.5 despegó para una FOF con separación posterior por parejas para entrenamiento de instrumentos el 18 de agosto de 1964. El avión del punto 4, el C.5-185, tenía anotaciones en el libro de poca potencia y el piloto se quejó de que "tiraba poco". Al entrar en inicial el Tte. Feliú, comunicó a la torre una explosión y pérdida de potencia. El jefe de pareja le aconsejó hacer un viraje cerrado y sacar el tren para tomar inmediatamente. Pero el piloto no pudo reaccionar con suficiente rapidez, perdió altura virando ligeramente a su izquierda y se estrelló contra el suelo frente a la torre, a unos 2500 pies fuera del campo. Fue recogido "in situ" por un helicóptero americano, pero llegó al hospital sin vida. Inicialmente se pensó en una pérdida de compresor. A los pocos días de reposar el fuselaje en un rincón del hangar grande de Mantenimiento, el olor insoportable evidenció la realidad: un enorme buitre taponaba prácticamente la tobera de entrada, a pesar de tener las persianas extendidas. Algunas plumas median 40 centímetros. La parada del motor debió ser completa y brusca. El piloto tenía 42 horas totales de F-86.

Recuperándose hacia la base en una formación cerrada con el Bgda. Perza como jefe de pareja, con el Sgto. J. Aguilar de punto el 23 de marzo de 1965, el C.5-168 pilotado por este último se estrelló contra el suelo en La Luisiana, entre Carmona y Écija, pereciendo el piloto que estaba recién llegado al escuadrón.

Realizando una formación táctica el 20 de abril de 1965, durante un cambio colisionaron los Sabres 153 y 190 que volaban el Bgda. A. Morales y el Capt. L. Hernando Arias, respectivamente. El primero pudo volver a la base con su avión seriamente averiado, pero el Capt. Hernando se lanzó en paracaídas, resultando herido leve con magulladuras y rasguños que se produjo al caer sobre terreno abrupto y ser arrastrado por el paracaídas.

Volando en un típico "weekend" para poder conservar su aptitud mientras realizaba el Curso de Controlador de Interceptaciones, que efectuaba en Madrid -como tantos otros pilotos contra su voluntad, que era mucha y buena-, el Capitán Rafael Castilla Puerta, un oficial sobresaliente por sus magníficas cualidades profesionales, morales y personales, pereció al estrellarse su Sabre, el C.5-151 en una loma de la provincia de Guadalajara, casi alineado con la pista 23 de Torrejón, una mañana con nubes bajas y escasa visibilidad. El avión tenía

un historial crónico de paradas de motor insidiosas y el día anterior se había reportado "radio débil y Radio-Compass lento". El avión explotó y se incendió en el impacto, regando de munición el lugar, a las 13:17 locales del día 5 de diciembre de 1965, perdiéndose así un oficial brillante, con una carrera profesional envidiable por delante y un espíritu de servicio digno de elogio.

El 19 de julio de 1966 el Tte. D. Galdón Domenech volaba al mando de una formación de tres Sabres del 103 Escuadrón, cuando por fallo hidráulico regresa al campo volando el C.5-267. En pleno tráfico de motor parado seguido por los puntos, su avión pierde mucho líquido hidráulico y le confirman que salen humo y llamas de su tobera. Con la cabina llena de humo se sucedieron fuertes explosiones y se lanzó en paracaídas. Pocos momentos después el avión explotó y se partió en tres trozos, que cayeron separados. El piloto resultó solamente con algunas erosiones ligeras, al haber realizado un lanzamiento apresurado.

El 4 de junio de 1968 se produjo en tierra un incendio en el C.5-262, cuando se reparaba por mantenimiento, causando baja definitiva.

El 13 de mayo de 1969 contempló uno de los accidentes más espectaculares y dramáticos con los Sabres de Morón. El Capitán Jose Miguel Antequera Roldán volando el C.5-208, después de efectuar una prueba en vuelo al avión, sobrevoló a muy baja altura repetidas veces el pueblo de Alcalá de Guadaira, realizando según los observadores algunos "tonós" de pasada. A las 10:00 locales se estrelló contra unas casas en el centro del lugar, explosionando y desintegrándose el Sabre, provocando escenas de pánico en la hermosa villa. El piloto, que iba a contraer matrimonio al cabo de unos días, falleció en el acto, al salir despedido con el asiento por efecto de la catapulta. Algunas partes del avión se recogieron a más de 300 metros del lugar del accidente.

El 13 de junio del mismo año, el Teniente J. Peña, que volaba con el C.5-145 participando en un Red Eye, a los 10 minutos de vuelo observó ruidos en el motor, pérdida de potencia y luces de fuego encendidas. Llevaba puesto el mismo anti-g del Tte. Galdón. Saltó en paracaídas efectuando un lanzamiento magistral, siendo recogido por el helicóptero americano en el término municipal de Osuna (Sevilla) y resultando en perfecto estado físico. Durante la espera del "scramble" había estado practicando un lanzamiento y solicitado al mecánico que le ajustara el reposacabezas del asiento, que se encontraba descolocado.

Entrenamiento y seguridad en vuelo

SIN duda los resultados de los años iniciales obtenidos con los Sabres en Morón, estuvieron afectados por la falta de entrenamiento, escasez de horas de vuelo por piloto y a veces falta de elementos imprescindibles. Siempre fue duro saber que un piloto lanzado en paracaídas sobre el mar en febrero de 1961, casi con toda certeza había perecido por no llevar el "dinghy" en su equipo de supervivencia. Y más duro reflexionar el porque los "dinghies" pedidos cien veces antes, llegaron al escuadrón a los pocos días de aquella dolorosa pérdida. En los siguientes años, ya normales en cuanto a horas de vuelo y material de todo tipo, tales como 1963, 1964 y 1965, los accidentes e incidentes del 51 Escuadrón, están algo por encima de la media aceptable, pero la unidad mejora cada día aunque tiene los polígonos de tiro real muy lejos de su base propia y sus pilotos participan a tope en todas las actividades típicas de un escuadrón de caza. En 1964 se realizan 6.500 horas de vuelo en F-86, quizás una de las marcas más elevadas para una unidad de entonces. Paralelamente y sin que podamos achacarlo nada más que a ese aumento de actividad —la mala suerte no es una variable contemplada por los expertos en Seguridad en Vuelo— los accidentes e incidentes suben proporcionalmente. El Boletín del Negociado de Seguridad en Vuelo, hacía un resumen al finalizar el año 1966, en el que asignaba unos coeficientes —elaborados con distintos parámetros— para todos los Sabres del MDA en conjunto y obtenía los siguientes por años:

Año 1963-24, Año 1964-23, Año 1965-29, Año 1966-21 considerando un coeficiente más seguro cuanto más bajo era este índice. Los años centrales de la actuación del Ala 5, 1966 y 1967, contemplan una lenta pero imparable mejora en la S.en V. del escuadrón. En el resumen publicado por el BSV del MDA correspondiente al año 1967, al escuadrón de Morón se le asignó en el cómputo de accidentes graves por cada 100.000 horas un coeficiente de 20, resultando el mejor escuadrón del año, el ya 103 Escuadrón. El año siguiente 1968 es cuando el citado Negociado de la 3ª Sección del MDA, le otorga a Morón el máximo coeficiente de

Seguridad "Cero", factor elaborado con muy distintos parámetros y datos contrastados sobre horas, misiones y disponibilidad, resultando de nuevo el escuadrón más seguro el 103. En abril de 1969 se publicaba una carta en el BSV Nº 44 del Tte.Cor. Fernando de Juan Valiente, agradeciendo la mención de su unidad como la más segura.

Al aclarar las cifras del año 1969 para los accidentes de F-86, el BSV hacía una recapitulación tratando de explicar el aumento espectacular de los accidentes durante ese año, seis graves con dos pilotos fallecidos y un coeficiente conjunto que había subido al 33. Una parte es achacada al exceso de rotaciones y personal en entrenamiento, en lo cual el 103 Escuadrón se lleva la palma: 16 bajas y 15 altas de pilotos en el año. E indudablemente parte de los efectos recogidos en 1969, ya estaban latentes a finales del año anterior.

El año 1969 contempló para todas las unidades de Sabres todavía existentes, una disminución de efectividad inversamente proporcional a las muchas horas de vuelo que ya acumulaba el material. Se decide realizar inspecciones periódicas de 100 horas a las 80, se limitan los G,s máximos en combates y maniobras, pero a pesar de todo, los incidentes se van incrementando respecto a las horas de vuelo realizadas. En el 103 Escuadrón un piloto toma tierra con el motor parado y los mandos bloqueados y otro se lanza en paracaídas. Poco después se pierde a un piloto entrenado en un accidente lamentable, calificado como "vuelo peligroso temerario", arrasando parte de un hermoso pueblo de los alrededores.

No obstante, todo ha servido como experiencia. Las unidades posteriores en Morón, recogieron las tremendas vivencias del Escuadrón de Sabre durante 11 años y seguro que en la durísima gestación, una o dos generaciones completas de pilotos de caza, maduraron por la expeditiva vía del castigo en carne propia, aprendiendo como emplear las mejores costumbres, los adecuados procedimientos y los necesarios reglamentos y normas locales para mejorar y mantener una unidad en vuelo, lista para el combate, con la máxima eficacia y los más elevados índices de Seguridad.

"Seis años de instrumentos y operaciones en Morón". Capitán Francisco Arteaga

EL Capitán Arteaga, de la 7ª Promoción de la AGA, realizó los cursos habituales a la salida de la Academia y fue destinado a Manises dentro del Ala de Caza Nº 1. En julio de 1959 fue destinado con otros tres pilotos del Ala 1 a Morón, como expertos, pero no se incorporaron hasta abril del año siguiente porque no había material que volar. Entretanto realizó el Curso de Instructor de Instrumentos en Waco. A su vuelta fue durante seis años, jefe de la 3ª Escuadrilla y Jefe de la Sección de Instrumentos habitualmente y de la de Operaciones durante largos periodos continuos. Como muestra de su fina retranca, nos cuenta:

"El día 29 de junio de 1959, al amanecer y después de haber inaugurado durante toda la noche el Aero Club de Castellón, demostré, junto con los capitanes Cortés y Roa, que la Búcker (volada por el Capitán Almodovar en el festival del día anterior), puede llevar tres tripulantes, desde Castellón a Manises, siempre que se dejen los paracaídas en el suelo. El Mando, siempre rutinario, desaprobó la iniciativa". Ya en Morón y metido en cometidos mucho más serios, nos describe su incidente de febrero de 1963. "El día 12 de ese mes, al término de una misión de GCI, nos quedamos una pareja haciendo algunas maniobras de ATCC; estaba cubierto hasta unos 25.000 pies y existía una fuerte corriente de chorro. Cuando quise volver a la base, los Radio-Compases de los dos aviones marcaban diferente debido a la fuerte estática de las nubes y el GCI tuvo muchas dificultades para localizarnos. Cuando acudimos al viejo gonio de VHF ya era un poco tarde. Unas 10 millas náuticas antes de la cabecera de la pista 21 de Morón y a unos 3000 o 4000 pies de altura, pasamos a convertirnos en dos de los pilotos de planeador más rápidos de la Historia Aeronáutica Mundial, aunque el punto, Teniente Montoya, obtuvo el título unos segundos antes que el jefe; eso hizo que su avión llegara al suelo a unos 500 metros antes de la cabecera, resultando avión con daños y piloto al hospi-

tal, sin consecuencias graves. El avión del que suscribe lo sacaron de la pista con un tractor".

"Casi día por día un año más tarde, el 13 de febrero de 1964, con mal tiempo y mucho vuelo local, la formación Póker de la que formaba parte no pudo tomar tierra en Morón, debido a la gran demora por tráfico y hubo que proceder al alternativo Manises, donde tomamos sin novedad. Una hora más tarde después de las averiguaciones pertinentes, la formación despegó de vuelta a su base; el tiempo seguía mal, con viento, lluvia y nubes desde cerca del suelo hasta unos 30.000 pies de altura. El vuelo se efectuaba en formación cerrada, 1000 pies sobre nubes y enlazados con el GCI de Kansas; unas 55 NM después de pasar Albacete, según información de Kansas, mi avión tuvo una pérdida repentina de potencia acompañada de ruidos y vibraciones, lo cual me obligó a perder altura y caer dentro de las nubes, dirigiéndome a Albacete, donde tomé tierra con el campo cubierto a unos 4000 pies y lloviendo, unos 15 minutos después de que empezara la avería, sin novedad por mi parte y el avión sin daños".

Sobre este incidente hubo cierta polémica suscitada por un veterano piloto de Sabre en la revista del MDA, Boletín de Seguridad en Vuelo, lo único que se publicaba entonces sobre operaciones. «Aunque luego hubo sus discusiones sobre la conveniencia del lanzamiento en paracaídas, el miedo a la Sierra de Cazorla en invierno, el que los ruidos y vibraciones disminuyeron hasta casi desaparecer con el motor a ralentí y el no tener la indicación de "luz de fuego" encendida, me inclinaron a seguir con el avión». Hay que añadir que finalmente los "sabios varones" del BSV acabaron dándole la razón al piloto autor, que salvo avión y pellejo. "Al recuperar el avión en Morón, por tierra, se vió que el cojinete número 2 de la turbina había perdido el aceite, reduciéndose los rodamientos a polvo".



Bajo la famosa puerta del escuadrón de Monterreal, Alcaide, Hernando, Casín y Echave.

tando hacia la mitad del año con 1 Tte. Cor., 4 Ctes. 14 Caps. 11 Ttes. y 9 Sgts, fluctuando entre 37 y 44 totales. Los aviones en vuelo oscilan entre 20-21 diariamente y realizan hacia final de año una media de 24 horas por avión al mes.

LA INTENSA ACTIVIDAD DE 1964

EL año 1964 es uno de los más completos en horas y misiones de la historia del escuadrón, realizándose toda clase de tipos de vuelos, sin dejar de complementar al mismo tiempo las rotaciones rutinarias de la programación: cada semana una escuadrilla con cuatro aviones a Manises o Zaragoza para aire-tierra, con sus correspondientes NAVI, NAN, NAR, NASR o FON de ida o vuelta. Al mismo tiempo otra escuadrilla con cinco aviones a Palma para AAR y REM, otra en alarma en el Barracón y el resto de los pilotos volando las misiones desde casa; ejercicios, misiones cámara locales, formaciones, Navés por de fin de semana a Portugal que ahora ya son habitualmente a Monte Real y todos los GCI programados para trabajar con los Radares. En conjunto se hicieron ese año 6.050 horas de F-86 y 335 de T-33. El número de pilotos permanece bastante estable y se mantiene durante todo el año en proporción 5+22+11, quedando a final de año en 5+23+14, con un convaliente durante 6 meses y un desaparecido.

En 1965 se siguen realizando todas las actividades ya citadas en años anteriores, incrementando algunos ejer-

cicios como los Toro Sentado. A partir del 1 de Junio se celebró el Segundo Concurso de Tiro organizado por el MDA, en el cual el 51 Escuadrón participó en todas las modalidades, enviando árbitros a los comités de calificación. En ese mismo mes se produjo el cambio de denominación como Ala de Caza 15 y Escuadrón 151. En julio un equipo del escuadrón marchó desde Torrejón a Spangdhalem y luego a Sönenfeld (Suecia) con el T33-35, al mando del Tte. Rubio Villamayor para participar en el Penthalon Aero-náutico Internacional, celebrado entre los días 20 de julio y 1 de agosto.

En julio del mismo año el Jefe del Escuadrón Cte. Mesa contestaba en un minucioso escrito los datos solicitados por el MDA corres-

pondientes al año anterior. De los mismos se deducían algunos datos curiosos: Los pilotos agregados, 1 coronel, 1 tte. coronel, 2 ctes. y un piloto americano (Cap. Hudgins) habían volado una media anual de 110 horas de día y 8 de noche. En el escuadrón, 1 comandante y 6 capitanes volaron 140 horas diurnas y 10 nocturnas de media, mientras que los 9 tenientes volaron 260 horas día y 25 noche y finalmente 1 brigada y 9 sargentos volaron proporcionalmente 190 y 35 horas.

En octubre se efectuaron misiones de GAR-8 en diferentes modalidades en el polígono de Palma y en ese mismo mes figura como Jefe del 151 Escuadrón el Cte. Carlos Ausín Manzano.



Visita del Jefe del Mando de la Defensa a Morón. en primer término de izquierda a derecha Generales Ferrandiz, Rubio y Coronel Barañano.

General Juan Mesa "Mis recuerdos de Morón"

CUANDO finalizaba el Curso de Reactores en Talavera en Junio de 1961, vino un día por allí el Coronel Salvador, que había sido mi Jefe en la Escuela de Caza y antes de que fuese a saludarlo, ya me había llamado; quería que me fuese a Morón. "Don Julio", como cariñosamente le llamábamos todos los pilotos, era un gran Jefe y no me podía negar. De esa manera, antes de finalizar el curso ya sabía mi destino. El haber estado destinado en los Sabres de Morón, ha sido una de las mayores satisfacciones de mi vida profesional".

"Tuve la suerte de vivir dos épocas de la unidad; la de su iniciación y la de su mayoría de edad y si me dijeran que eligiera la mejor, no sabría con cual quedarme. En los comienzos, era un verdadero mérito que con tan pocos aviones, se pudiera llevar a cabo un plan básico de entrenamiento. Nuestra unidad no era un ALA, era una pluma, pero todas las dificultades quedaban compensadas por el hecho de estar conviviendo con hombres, que de forma callada y sencilla contribuían con su entrega a hacer posible el nacimiento, de lo que en poco tiempo sería una unidad puntera del Mando de la Defensa".

"Cuando empezó el entrenamiento aire-tierra, teníamos un "handicap" con las demás unidades, que tenían los polígonos de Las Bardenas y Caudé, como quien dice a tiro de piedra. Al empezar a tirar, nuestros aviones, para llegar a esos polígonos tenían que hacer un viaje de larga navegación a través de áreas de control y en muchas ocasiones en condiciones climatológicas adversas. Para obviar aquella dificultad, solicitamos al mando permiso para destacar alternativamente una patrulla cada semana a Valencia o Zaragoza. De esa forma dimos una agilidad mayor a nuestro entrenamiento. La mejoría fue inmediata y lo mismo ocurrió cuando nuestras formaciones comenzaron de forma regular a visitar el Polígono de Palma. Nuestro ideal se iba alcanzando: que nuestra unidad fuese declarada "Apta para el Combate".

"Después de mi destino inicial como Jefe de la Plana Mayor, entre 1964 y 1966 tuve la alegría de

mandar durante esos años el 51 Escuadrón, que luego se llamó 151 Escuadrón. De toda la época de Morón guardo recuerdos gratos, con magníficos compañeros y subordinados. Pero si tuviera que destacar a alguien lo haría con Carlos Vargas de la Rua, modelo de oficial que siempre fue un ejemplo para todos los que estuvimos a su lado".

"Recuerdo un día en que el Coronel salió a hacer una misión y al pasar la radio de Control Sevilla a Bolero, oyó una voz estentórea de un hombre muy enfadado que decía, "esto es inaguantable, aquí no hay quien viva" y un largo vocabulario de maldiciones y denuestos impropios de un oficial. El Coronel, como era natural no podía soportar aquellas expresiones y cuando se disponía a llamar la atención a aquel controlador, pasaron unos segundos y nuevamente quedó sorprendido, pues ahora se trataba de la voz atiplada de una locutora de radio que decía "Radio Linares, acaban ustedes de escuchar el capítulo cuarto de la novela "Un hombre atormentado."

"En uno de aquellos ejercicios de intercambio que hacíamos con Portugal fuimos a Monterreal, junto con los Tenientes Rubio, Rico y Madariaga. Por aquellas fechas los portugueses tenían sus aviones de combate hipotecados en la guerra colonial, por lo que llegamos al acuerdo con el Jefe de la Unidad de que haríamos una pareja de blanco y otra de interceptador, en coordinación con el GCI llamado Bettina, situado al norte de Portugal. Al tratar de enlazar con el centro, no salía con claridad y había problemas para enlazar. El Jefe del Escuadrón portugués había salido al aire algo más tarde y sin saberlo nosotros seguía el desarrollo de la misión. Viendo que Bettina no estaba a la altura de las circunstancias, no pudo más y exclamó "¡¡ Bettina, Bettina que antes eras la vergüenza de Portugal y ahora eres la vergüenza Ibérica !!". Al terminar nos hicimos la foto de rigor bajo el famoso cartel "POR ESTA PORTA PASSAM OS FALCOES MAIS FERROZES DO MUNDO".

Sebastián Vic: "Cinco años con los Sabres de Morón"

PERTENECIENTE a la 12 Promoción de Complemento, el Sargento Vic se incorporó al 51 Escuadrón, después de sus cursos de T-33 y Sabre, en agosto de 1965. Fueron siete los pilotos que llegaron a Morón juntos: Anguera, Navarro, Bustamante (Jose Luis), Irizar y Vic de la 12ª y Gordo y Torres Chaussette de la 13ª, quedando distribuidos entre las cuatro escuadrillas. Desde el principio le tocó incorporarse a la Tercera, mandada por el Capitán Rubio (K-Hito), en la cual estuvo hasta el final de su destino y pase a la Compañía Transeuropa, en febrero de 1970.

"La 3ª escuadrilla estaba mandada por Rubio e integrada por el teniente Estellés, al poco tiempo también capitán, los tenientes Galdón, Trinidad, Verano, yo como brigada y el sargento Pedro Güil Pijuán. Durante los cinco años destinado realicé casi 900 horas totales, la mayoría en F-86. El tipo de misiones tan variadas que efectuábamos finalizaban con combates simulados de avión-avión. Recuerdo con nostalgia los servicios de alarma en el Barracón, compartiendo con algún miembro de la escuadrilla las esperas para que una llamada por teléfono nos pusiera en "dos minutos", o que inesperadamente sonara la sirena de "Scramble" real para ponernos con rapidez "en faena" y despegar sin demora, rumbo al objetivo desconocido. De forma entrañable me vienen a la memoria los armeros Tapia, Barrios, Cardenete, Montes, Egüen, los mecánicos Peña, Felix, Barrios, Fortes, Marchena y tantos otros que me hacen añorar momentos felices".

"Muchas anécdotas acumulamos en alguno de los viajes a Monte Real (Portugal) como el de Enero de 1967, en las misiones aire-aire en Son San Juan, cuando se iniciaba el boom turístico y aprovechábamos para soltarnos en inglés en aquellas maravillosas noches en C'an Pastilla— con 150 pesetas diarias de dietas éramos

capitanes generales—, al mismo tiempo que nos íbamos calificando como buenos tiradores, que era el objetivo a conseguir". "También recuerdo con emoción la pasada en formación de cuatro aviones, con un magnífico "toneau" de salida que dimos a la torre de Caudé, después de reunida la formación una vez finalizada la misión, yendo de punto cuatro. En aquella ocasión el punto dos, Güil Pijuán, que llevaba poco más de un mes destinado y siendo su primera misión, aguantó como un jabato en perfecta formación cerrada".

"El 26 de agosto de 1968 volábamos desde Zaragoza en una formación mandada por el Teniente Valero y el Brigada Gordo y yo como puntos dos y tres. Hicimos instrumental hasta Valladolid, prácticas de tiro aire-tierra cámara sobre la casa de una novia en Aguilar de Campoo y una vez reunidos en formación cerrada con un "bingo" ajustado, nos encontramos con la sorpresa de una buena tormenta sobre Zaragoza, mientras íbamos arribando. Llegamos al campo cuando más caía y los pilotos del barracón que nos oyeron sobrevolar, no daban crédito a sus oídos. Los dos puntos nos salimos de pista, después de "overchutarlos" en el primer intento, con mínimo combustible, fortísimo viento y el corazón palpitando a tope. Los aviones tan solo sufrieron pequeños desperfectos y siguieron volando. Tengo que destacar mi enorme satisfacción por la llamada que me hizo un buen día el Jefe del escuadrón Comandante Ausín Manzano, proponiéndome ir a Torrejón para volar el F-104. Ya eran los días previos a mi marcha para volar en la aviación comercial y rehusé el ofrecimiento, dando las oportunas explicaciones, pero fue una gran satisfacción saber que se contaba conmigo para volar el mejor avión de la Aviación Española en aquella época".

Capitán Rubio: Mil horas de Sabre en Morón

El Capitán Ricardo Rubio Villamayor, más conocido por "K-Hito", hoy General de División del Ejército del Aire, tiene uno de los historiales más brillantes de vuelo relacionados con la Base Aérea de Morón de la Frontera. No en vano estuvo seis años volando el Sabre en la unidad, totalizando 1050 horas de F-86 y 300 de T-33 voladas en los aviones del 51, 151 y 103 Escuadrones. Después de realizar el Curso del avión F-5 en EE.UU. volvió a Morón para acumular nuevas horas y experiencias durante otros 6 años en la base andaluza. Realizó su primer vuelo en Sabre en Morón el 6 de agosto de 1963 y el último el 11 de Julio de 1969. Durante estos años desempeñó prácticamente todos los cargos y funciones, teóricas, en vuelo y administrativas que se necesitan en un escuadrón de vuelo; ha sido jefe de la 3ª Escuadrilla continuamente durante mucho tiempo y simultáneamente, segundo y primer jefe de Operaciones, jefe de Seguridad en Vuelo, jefe de la Sección de Tiro, de la de Instrumentos y Jefe Accidental del Escuadrón, Oficial de Mantenimiento y probador de aviones. Llegó a la 3ª Escuadrilla cuando la mandaba Paco Arteaga, con Collantes y Bustamante como puntos. En noviembre de 1965 accedió al mando provisional de la misma, que le era confirmado como Capitán Jefe en septiembre del año siguiente y que terminaría cuando la misma estaba constituida por el Capitán Estellés, los tenientes Galdón, Trinidad, Verano, el Brigada Vic y el Sargento Pedro Güil Pijuán. Un rombo de esta escuadrilla hacia de forma extraoficial sus pinitos como "patrulla acrobática moronita".

Fue uno de los componentes de Morón que primero participaron y destacaron en las misiones de tiro aire-aire y aire-tierra, que hasta finales de 1963 y año 1964 no comenzaron a hacerse de forma regular. Trabajó en el perfeccionamiento del uso del polígono local de tiro cámara aire-aire y participó en la primera misión real en Cabo Blanco, que fue realizada por Arteaga, Carrillo, K-Hito, Morales y Collantes el 15 de octubre de 1963. Poco antes, el 21 de agosto de ese mismo año se había realizado la primera misión AMNAR ametrallamiento real aire-tierra en Caudé por una formación completa de cuatro aviones integrada por Trujillo, Montoya, Hudgins y K-Hito. Participó como Jefe de la formación en la última misión aire-aire real de los Sabres de Morón en Palma, donde en varias ocasiones se había ganado el puro que se regalaba por una misión con más de 30 balas en el trapo y alguna también con dos puros correspondientes a más de 60 impactos en el "nylon". En la primera campaña de lanzamientos de Sidewinder en noviembre de 1966, contribuyó notablemente a conseguir que el escuadrón de

Morón fuera calificado como "muy satisfactorio" en sus resultados globales.

Al comentar el progreso de la base y del escuadrón, no puede ocultar su entusiasmo. "El día 22 de noviembre de 1963, se participó por primera vez con carácter integral en un Ejercicio "Red Eye". Por esas mismas fechas, las escuadrillas comenzaron a desplegar en Son San Juan para efectuar las misiones de tiro aire-aire real, después de que cada piloto hubiera completado un mínimo de tres salidas con cámara fotográfica sobre el polígono local (Laguna Salada en Málaga y posteriormente al Oeste de Huelva). Los destacamentos en Palma se alternaban con los programados en Zaragoza o Manises para completar tiro aire-tierra real con todo tipo de armamento. Al fin la unidad consiguió ser declarada como "Combat Ready" y comenzó el Servicio de Alarma, como en las demás unidades del MDA. Difíciles de olvidar los madrugones del personal que montaba el servicio de 5 minutos en verano ¡¡A las 4:00 horas locales!! Se compartía aquel servicio con los americanos ¡¡Que pequeños parecían nuestros Sabres al lado de sus F-104 ó F-105!! De aquellos contactos con los pilotos de la USAF, algún americano aprendió a jugar al mus y nosotros nos aficionamos al "american breakfast", los helados deliciosos y el Play-Boy. Algunos pilotos que procedían de Vietnam nos proporcionaban valiosa información sobre nuevas tácticas de empleo del avión en aire-suelo, tales como los "ataques en rueda" o mediante "pop-up", el concepto de "pasada operativa", la utilización de "plotters" y la confección de Carpetas de Objetivo, además de compartir con ellos las "Happy Hour" de los viernes por la tarde.

"Desde julio de 1963 hasta mediados de 1969 la actividad de los F-86 en Morón fue incrementándose hasta hacerse similar a las demás unidades del MDA. La meta era lograr unas 400 horas de vuelo por mes, que correspondían a una media de 20 horas/vuelo por avión destinado y que traducido en salidas suponía 20 diarias. Esto sucedió a partir de 1965 una vez completado el número de aviones en el Ala y habiéndose cubierto la plantilla de especialistas con personal de gran experiencia venido de otras unidades, como el disuelto escuadrón de Palma. Se hacían todos los ejercicios específicos del MDA y además otros típicos, por la cercanía del escuadrón a las bases y unidades de la Armada y de la U.S.Navy. En ese capítulo se inscribían los Poop Deck, los EJEDAN o los Steal Pike".

"La rotación continua de las diferentes escuadrillas, una en Palma, otra en Zaragoza o en Manises, otra de Alarma, hacía que la actividad del escuadrón fuera muy variada, pero imponía

una fuerte presión sobre las familias. Pero por otro lado incrementó mucho la unión y el compañerismo, no solo entre pilotos y especialistas, sino entre los miembros de las familias, creciendo la amistad y el apoyo hasta cotas difíciles de igualar". "En las misiones de vigilancia sobre el Aeropuerto de Gibraltar, de alto contenido político, compartidas con los F-104 de Torrejón, se llevaban los aviones armados hasta los diéptes, con munición de guerra completa y dos Sidewinder, pero sin embargo nunca existieron unas ROE (Reglas de entrada en combate o Rules Of Engagement) claramente impartidas por el mando, con lo cual el desconcierto era evidente cuando los Hawker Hunter ingleses despegaban de la pista del Peñón, tras la primera pasada de los Sabres españoles".

"Las misiones que más interés despertaron siempre en los pilotos eran las "Delta", en las que una pareja de un escuadrón era atacada por las de otros, terminando en agresivos "Dog Fights", donde había que dejar bien alto el pabellón del escuadrón, terminando en cerradas "tijeras" o en "toneles de máximos G's" escalofriantes. También eran apasionantes las misiones de tiro aire-aire, al término de las cuales lo más emocionante era la llegada del camión que transportaba el blanco recién lanzado por el avión remolque, el cual se extendía sobre un tablero de madera enorme colocado en vertical, para proceder al recuento de los impactos, coloreados con la pintura de las balas correspondientes a cada avión. No fue raro, ni el producir un impacto en sedal de más de dos palmos, que significaba haber tirado el "causante" peligrosamente de cola o el cortar el cable del remolque, con lo cual el piloto culpable era cubierto de improperios, rompiéndose la disciplina radio, asignándole un buen número de "botellas" de penalización". "Las diferentes misiones en Caudé para realizar todas las modalidades de tiro y bombardeo aire-tierra no eran menos emocionantes. Pero el momento más ansiado era cuando, una vez reunidos los cuatro aviones después de alcanzar el "bingo" o el "winchester" y ya de regreso a la base de recuperación, se efectuaba una buena sesión de acrobacia en formación cerrada, mientras se esperaba que el controlador de tiro pasara los "scores" de los miembros de la formación".

"Todos esos recuerdos permanecen en la memoria de los pilotos de caza, la actividad más apasionante del vuelo militar. La hemos vivido con ilusión, alegría y emoción los que tenemos el orgullo y el honor de haber estado destinados en una Unidad magnífica, que lucía en el morro de sus aviones la franja "Butano" y paseaba por los cielos de España el "Gallo de Morón".

UN ESQUEMA DE TRABAJO SEDIMENTADO

EN el año 1966 se añadieron ejercicios Fire Wagon a los habituales, continuando con el esquema regular de una escuadrilla a Palma, otra a Manises-Zarago-

za y otra de Alarma. En septiembre, octubre y noviembre se efectuaron numerosos lanzamientos de GAR-8 en el polígono de aire-aire real, calificándose la mayoría de los pilotos de la unidad, realizando gran cantidad de misiones con el Sidewinder como cautivo, simulado y lanzador real así como con los cohetes de 5 pulgadas usados como señuelos. Las

Javier Peña: un lanzamiento impecable

LA misión más importante para mí, de las que efectúe en Morón, fue la del 13 de Mayo de 1969. Figura en mi cartilla de vuelo como Red Eye y la duración del vuelo fue de 10 minutos en el C.5- 145, más otros 30 minutos en el helicóptero americano RS-102. Tengo que destacar este día porque el cúmulo de sensaciones, emociones y circunstancias que se presentaron fueron especiales; algo que he recordado y recordaré toda mi vida. En el periodo aproximado de 15 años de vida de nuestro querido "Sabre", veintitrés personas fueron elegidas por el destino para hacer uso de aquel paquete que llevábamos sujeto a la espalda: el paracaídas. Yo fui uno de ellos y además tuve la fortuna que me acompañó, eso que llamamos suerte".

"A primeras horas del día 13, me trasladaba con mi seiscientos desde Morón de la Frontera a la Base. La mañana se presentaba radiante, los primeros rayos de sol limpios, el cielo sin nubes y el horizonte despejado. Era un día algo especial, más emocionante, pues la misión de todo el escuadrón de aquel viernes era Red Eye. Mientras rodaba con mi cochecillo por aquella carretera tan mal asfaltada, iba haciendo mis cálculos de como se presentaría el día y cual sería mi programa. ¿Actuaría como caza, como blanco, estaría en cinco minutos al principio, vería el blanco en la interceptación, etc.?"

"El briefing de aquel día, como el de todos los días un poco especiales, también fue algo más tenso y dilatado. En la pizarra estaba escrita la distribución de las tripulaciones y sus horarios. Vi que me había tocado estar en "5 minutos" a las diez. Poco antes de esa hora me trasladaba con todo mi equipo personal en compañía del Jefe de la Formación hacia los aviones. A las diez en punto, ya estaba en la cabina de aquel avión matrícula C.5-145, atado y con los ojos fijos en el semáforo, que nos indicaría cuando se pusiera de color verde, el inicio de la puesta en marcha, la orden de Scramble. Pasaban los minutos y la luz seguía sin encenderse. En el repaso que estaba haciendo en esos momentos de muchas cosas, mi pen-

samiento se detuvo en la emergencia de lanzamiento en paracaídas. Hice un simulacro de puntos a seguir, tomando la postura idónea y siguiendo los diferentes pasos. La columna vertebral era importante que estuviera rígida, nos lo habían dicho muchas veces en las diferentes charlas al respecto. Cuando eché la cabeza para atrás, noté que el reposacabezas no estaba en su posición habitual, se encontraba bastante desplazado hacia atrás. El avión había venido de una revisión en Getafe. En un principio no le di mucha importancia a este hecho, pero conforme iba pasando el tiempo notaba que me encontraba algo inquieto, nervioso. Estaba como visualizando un futuro lanzamiento y que me iba a lesionar la columna vertebral. Estos pensamientos iban aumentando en intensidad, así que decidí llamar al mecánico con objeto de que ajustase el reposacabezas a mi medida".

"Pasa el tiempo y de repente ¡¡luz verde!! Momento explosivo, despegue en formación cerrada, ascenso y primer contacto con el "Pico". Rumbo a poner y subida a 280, el blanco se encontraba a cierta distancia. De repente a 25.000 pies se produce una ronca explosión. Me separo de mi jefe, desconcertado; miro dentro la luz de "fire" encendida, el motor esta parado. Empieza a pasar el tiempo y noto que mi cerebro esta pensando a una velocidad desconocida, rapidísima, inimaginable. Este momento de pánico no me ha dejado en blanco, ni bloqueado, sino todo lo contrario; toda la energía de mis neuronas se ha activado. Pienso muchas cosas del pasado, presente y futuro, incluso llego a confundirlos, hasta llego a pensar que se ha producido una explosión y nos hemos desintegrado. Estoy sintiendo de una forma diferente una cuarta dimensión, el tiempo, quizás el túnel del tiempo".

"Tengo que iniciar el procedimiento, puede explotar el avión en cualquier momento. Están pasando décimas de segundo, no más, en todos estos planteamientos que ahora describo. Tenía reciente el procedimiento, lo había repasado en el suelo. Lo inicio; piernas recogidas, brazos pegados, cabeza agachada. Levanto el

reposabrazos y la cúpula sale por los aires. Siguiendo paso; cuerpo rígido, cabeza apoyada en el reposacabezas y aprieto el gatillo. Pérdida de conocimiento. Empiezo a tener sensaciones, siento la caída libre pero no me oriento, bajo como una pelota. De repente me estabilizo, miro para arriba y ahí esta la campana. Me observo, me muevo y estoy en perfectas condiciones. Llega la calma, estoy volando sin ruido de motores y sintiendo el impacto del aire ¡¡Que placer!!".

"Se aproxima la tierra, tiene que seguir acompañándome la suerte, hay más tierra que olivos, me siento capaz en último extremo de esquivar el árbol. Caigo entre cuatro olivos, la tierra esta recién arada, no hace viento, flexiono y me dejo caer sobre el hombro derecho. Me pongo en pie, suelto los atalajes. Silencio, paz, fuerte olor a tierra. Parece que ha sido un sueño. Un labriego me lleva en su coche al Hospital de Osuna. El doctor me observa y me mira sorprendido, estoy perfectamente. Al cabo de media hora suenan las aspas de un helicóptero. Son los americanos que vienen a recogerme. El capitán me mira, me da unas palmaditas y me sonríe, me indica que suba, que nos vamos. Media hora de vuelo y tomamos tierra frente al escuadrón, hay expectación. Al jefe del escuadrón, ya en su despacho le llama la atención que esté tan tranquilo. Le dije que tuve una premonición pero se extrañó".

"Una jornada de descanso y a los pocos días ya estaba volando de nuevo, sin temor ninguno y mucho más seguro de mi mismo. Ya sabía como reaccionaba en momentos de pánico, que no me quedaba paralizado, sino todo lo contrario, que mi cerebro se ponía como una moto. Fueron muy pocos los instantes que transcurrieron desde que se inició todo hasta que puse los pies en el suelo, pero sí han sido muchas las horas que he dedicado después, recordando y tratando de encontrar explicación a interrogantes como el sentido de la vida, el tiempo, la suerte, la muerte. A partir de ese día tengo muy presente esta frase: El pasado no existe, el presente es infinito y el futuro es incierto".

calificaciones del escuadrón en las diversas modalidades de tiro comienzan a cuajar por estos años. Durante el año 1966 la media del escuadrón en aire-aire fue de un 6%, contando con 15 pilotos calificados. En ametrallamiento aire-tierra la media es de 21%, con un total de 16 calificados. En el tema de Gar-8 Sidewinder, se han multiplicado las conferencias, misiones y lanzamientos reales, llegándose a una calificación media de un 81,8 %.

Desde mediados del año se volvía a contar con avionetas E-9, las cuales figuraron otra vez como ágil vehículo de enlace con Sevilla y otros campos de las cercanías. Ya no había las añoradas Bücker, de las que llegó a haber en uno de los pequeños hangares de la parte vieja hasta 6 ó 7 simultáneamente y que debían ser voladas con frecuencia para que no se pasaran de los sesenta días sin volar. Los jóvenes pilotos del 51, llegaron con las E3B de fin de semana hasta

Barcelona o Lugo de Llanera, haciendo escalas por el camino en los campos más inesperados.

Hacia junio de 1967 comenzaron a realizarse con regularidad las misiones de vigilancia en la zona de Algeciras lindante con Gibraltar, que de ahí en adelante ocuparían parte de la actividad del escuadrón, compartiéndolas con los F-104 de Torrejón. En noviembre de ese año se produjo el cambio de denominación a 103 Escuadrón del MDA, ahora independiente y situado en una base aérea del Mando Táctico. La media de calificaciones del escuadrón continuó creciendo, con 24 calificados en A-A, 25 en A-T y una media de escuadrón del 32 %, subiendo el numero de misiones en cantidades muy apreciables. No hubo lanzamientos reales de Gar-8 ese año.



Semana de tiro aire-aire en Palma de la 3.ª Escuadrilla; mecánicos y armeros de pie, agachados Rubio, Vic, Trinidad Espinosa y Galdón.

náutico, celebrado en Varlore (Dinamarca) al cual se asiste volando en T-33 a través de Torrejón y Ramstein, volviendo por Norveich y Zaragoza. En el mismo mes de abril todavía se anotan vuelos en el escuadrón con el F-86 N° 226, que había volado casi ininterrumpidamente con la unidad desde diciembre de 1959. Algo similar ocurre con el 016, que todavía en agosto de 1968 vuela con el Escuadrón de Morón, después de haber comenzado su actividad en agosto de 1961.

YA, UN ESCUADRÓN CON SOLERA

EN abril de 1968 se celebra el Penthalon Aeronáutico Nacional en Talavera y en junio se participa en el XV Campeonato Internacional de Penthalon Aero-

El año 1968 destaca como uno de los mejores y con más altas calificaciones para el escuadrón de Sabres de Morón. La media de los pilotos en A-A fue del 10%, con 20 pilotos calificados. En A-T la media se mantuvo en un 32% en ametrallamiento, con un número de misiones realizadas superior

Pilotos reactivistas en Sabres

(Citados con sus empleos de llegada al escuadrón, y orden aproximado de incorporación al mismo)

Coroneles: Julio Salvador Díaz-Benjumea, Emiliano Barañano Martínez, Rafael López-Sáez Rodrigo

Tenientes Coroneles: Abundio Cesteros García, Alfonso Cuadra Medina

Comandantes: José Pizarro Rodríguez, Jesús López Serrano, José Manovel García, Juan Mesa Mesa, Plácido García Ferreiro, Gonzalo Puigcerver Roma, Felipe Sequeiros Bores, Fernando de Juan Valiente, Carlos Ausín Manzano, Eduardo Hernández Domínguez, Teófilo Álvarez del Amo, Gabriel Benítez Sánchez,

Capitanes: José Escudero del Castillo, Manuel Negrón Pezzi, Carlos Costa de Rioja, Luis García Valdecasas, Carlos Gómez Coll, Tomas Estevez Fernández, Víctor Carro Merayo, Ángel Roa Labra, Ángel Conejero Lillo, Eduardo Barbadillo Gómez, Francisco de Arteaga Dánvila, José Fernández Cortes, José C. García Verdugo Fernández-Sanguino, Jesús Fernández Trujillo, Miguel Valverde Gómez, Rafael Castilla Puerta, Carlos Alfaro Campos, Enrique Sacanell Ruiz de Apodaca, Fernando Díaz Sintés, José Santaner Garau, Luis Castañón Albo, Miguel Cifre Forteza, Joaquín Sansano Sampere, Juan Pedro Sánchez Alajarín,

Tenientes: Eduardo Marín Les, Fausto Galdiano Sánchez, Joaquín Reixa Cadenas, José Rico Uribarri, Pedro del Río Menor, Romualdo Jiménez Carlés, Luis Hernando Arias, José M^a Carmona de León Sotelo, Francisco Fernández Galindo, Eduardo Jiménez-Carlés, Miguel Hernández Carrillo, Juan M. Martínez Sagrera, Carlos Negrón Colomer, Ramón Sagrario Durán, Jaime Ordovás Artieda, Manuel Peña Sánchez, Luis Barcala Muñoz, Santiago Escudero Lozano, Rafael Gárate Barrenechea, Wenceslao Moya Alabarce, Víctor Sapena Sánchez, Luis Cueto Capellán, Amador Candelas Conejo, Adolfo E. Montoya Raboso, Manuel de la Torre Ipiens, José Calviño Castro, Héctor de Haya Gálvez, Miguel Díaz-Pintado Moraleta, Luis M. Miró Josa, Juan Margalef Cedó, Teodoro Casín Monedero, José M^a Benito Ibáñez, Carlos Vargas de la Rúa, Luis Seco López, Rafael de Madariaga Fernández, Ricardo Rubio Villamayor, Luis A. Ballesteros Solas, José Rico Guayta, Eduardo Sánchez Alcaide, José García Rodríguez, Antonio Gea Duran, Manuel Estellés Moreno, Miguel Coll Puja-des, Antonio Feliú Constante, Cosme Álvarez Cabañes, Jesús Fernández Alba, Domingo Galdón Domenech, Ricardo Fernández- Matamoros Fernández-Lloreda, Antonio Delgado Moreno, José Miguel Antequera Roldán, José García Espinosa, Juan J. Trinidad Espinosa, Luis Estrada Varo, Manuel González Bermudo, Pedro Verano Fabado, Fernando Valero Avezuela, Emilio Torres Leal, Sixto Huerga Muscat, Luis Aranaz Rodríguez, Enrique Pina Díaz, José Luis Moneva Pérez, José García Martínez, Luis Álvarez López, José M^a Feijoo Jiménez, Francisco Javier Peña Martínez, Abel Jesús Ruiz Cillero, José Domínguez Martín-Sánchez

Brigadas: Julio Guerra Ercilla, Juan López Duran, Rafael Perza Alba,

Sargentos: Carlos Remacha Pérez, Adolfo Morales Martínez, David Martín Sierra, Enrique Mené Pérez, Julián Rodríguez Bustamante, José Pérez Ribes, Pedro Collantes de Terán, Ángel Bartolomé Izquierdo, Armando Guajardo-Fajardo Chaves, Victorio Díaz Martín, José de la Cuadra Vacaro, Javier Echave González, J. Aguilar Esquinas, José L. Toribio Montón, Santiago García Tapia, Juan J. Irizar Sologasta, José L. Rodríguez Bustamante, Sebastián Vic Arcas, José Gordo Domínguez, Álvaro Torres Chausette, Ignacio Navarro Díaz de Ceballos, Arturo Anguera Valle, José Antonio Rodríguez López, Pedro José Güil Pijuán, José M^a Gómez Montaner, Martín Echevarría Álvarez, Luis Fernando Güil Pijuán, (138 pilotos de Sabre)

Jefes, Oficiales y Suboficiales en el Ala 5, Ala 16 y Base Aérea de 1959 a 1969

Servicio en Vuelo, Servicio en Tierra e Intendencia

Ttes. Coroneles: Luis Gallego Vega, Diego Vigueras Murube, Felipe de Madariaga Rizzo, Antonio Moreno León, Javier de Alaminos Peralta,
Comandantes: Francisco Cordero Luque, Alfonso Carrillo Ruiz-Martínez, Antonio Baños Romero, Juan A. Rojas Núñez, Enrique Alvear Cabrera, Juan Rubio Franco, Evaristo Pila Carrizosa, Ildefonso de Noriega Vega, Luis Terrados Jarabo, Manuel Mora Pérez, Juan Gómez Barroso, Manuel Cano Fernández, Francisco de Cozar Machado, Alberto Beiztegui Puertas, José Maldonado Cabrera, José Melero Melero, Germán Rodríguez González,
Capitanes: José M^a González Miret, Juan R. González López, José M^a Pina Alves, Manuel Jiménez Muñoz, Manuel Jarillo Jarillo, Pedro Blanco Lozano, Alejandro Briales Grund, Rafael Cegarra Gómez, Isaac Rubio Galán, Mariano Hernández Vera, Fco. Javier González Torres, Eugenio Coco Martín, Pedro García Ortega, José M^a Olano Emparán, Servando Álvarez Lorenzo, Carlos Martínez Contreras,
Tenientes: Francisco Garrido Morales, Gabriel García Álvarez, Vicente Catalá Daroca, José A. Ruiz Garzón, Antonio Molina Vera, José A. Pover González, Julio Aguado Pequeño, Miguel López de Carvajal, Wenceslao Alonso Quesada, Manuel Gómez García, Miguel M^a Duran Fernández, Juan Aguirre Loredó, José Gómez Pérez, Manuel Ojeda Escobar, Ramón Senra Moreno, Ildefonso Ruiz Inclán, Constantino Méndez Amado, Julio Manzanedo Requena,
Alféreces: Juan López Álvarez, Ignacio Soler Saenz de V.
Subtenientes: Vicente Gómez Díaz, Juan Madueño Vacas,
Brigadas: Antonio Lahortiga García, Antonio Ruiz Sánchez, Bruno Carretero Delgado,, Manuel Rodríguez Liebana, Manuel Fernández Igualada, Manuel Domínguez García, Rafael Marín Ramírez, Francisco Galera Luzar, Pedro Gallego Romero, Eduardo García Millán, José Navarro Bernal, Urbano Leal García, Francisco Moreno Aguilar, Isidro Peramos Rojas, Pedro Padilla Galeote, Alfonso Sánchez Avelilla, Miguel García Pimentel, Patricio López Sánchez, José Muñoz Ríos, Manuel Álvarez Rodríguez, José Morejón Pernia, Manuel de la Plaza Cañete, Antonio Márquez Vázquez, Donato Castaño Gonzalo, Juan Mateos García,
Sargentos Primeros: Francisco Naranjo Fuentes,
Sargentos: Antonio Contreras Márquez, Francisco Montero González, Martín I. Vázquez Nares, Luis Cervera Benavides, Isidoro Sánchez Díaz, Manuel Torres Bermúdez, Leoncio Conejero Lope, Fernando Jiménez Cuevas, Salvador Sánchez Pérez, Antonio Membrillo Hidalgo, Antonio Ortiz Ramos, Ricardo Liñán Parra, José Rodríguez Vázquez, Cristóbal Santana García, Vicente Teruel Muñoz, José Montero Jarén, Alejandro Alemán Santana, Eduardo Barrantes Cortes, José Pozo Ruciero, José Zayas Barroso, Fernando Álvarez Boza, Francisco Cabello Rivas, Gabriel Reina Granado, Antonio Sanz Morales, José Godoy Díaz, Luis García Cabezas, Bartolomé Martínez Sarabia, José Montero Jarén,

Médicos, Farmacia, Eclesiásticos, Oficinas, Ingenieros, Meteorología, Mecánicos, Armeros, Especialistas

Comandantes: José Caballo Haldon, José M^a Cabezas Martínez,
Capitanes: Miguel Morales Martínez, Francisco Candel Crespo, Inocencio Rodríguez García, José Alarcón Echevarría, Ciriaco López Trinidad, Antonio Herrera Lancha, José González Villanueva, José Matutano Aranda, Gregorio Pérez Tegido, Jesús Hernández Honorato, Miguel Migens Morales, Saturnino Manchón Garrido, Sebastián Bel Leste, Mariano Amo Díaz Benjumea,
Tenientes: Juan J. de Miguel Martín, Juan F. Conde Burguera, Luis Enríquez Andrés, Francisco Astudillo Pedraz, Manuel Castillo Gómez, Aurelio Ruiz Tallón, Daniel Pérez Ordóñez, Luis García de Pablo, Antonio Sánchez Fernández, Crispín Gregorio Roig, Juan Pareja García, José Castilla Robledo, Lorenzo López Muñoz, Luis A. Rubio Fernández, Manuel Martínez Carranza, Juan Martín Medina, Manuel López Pasalodos, Marcelino Pazos Crec, José A. Gálvez Vilela, Francisco J. Mantero Sáez, Francisco López Pérez, José A. Jiménez Alfaro, Gonzalo Sanz Lobo, Lázaro Martínez Sáez-Torres, Ángel Palomares Abia, Manuel Ruiz Romero, José García de Soto, Francisco Franco Calero, José García Ruiz, José Gutiérrez García, José M^a Palomares Abia, Rafael García García, Pedro Gutiérrez M., Fernando Aparicio Bocanegra, José Camacho Álvarez, Juan Carlos Iñiguez Guerrero, Ángel Rodríguez Núñez, Valeriano Rodríguez Toledo, Calixto Carrasco Rioja, Miguel Ballester González, Valeriano Rodríguez Toledo, Antonio Vela Jarante, Juan L. Rosa Hueso,
Alféreces: José Miguel Prada Poole, Manuel Martínez Llana, José M^a Martínez Manzanedo, Enrique Martínez Ruiz, Antonio Esteban Oñate, Rafael I. Martín Pérez,
Subtenientes: José M^a Cantalapiedra, Antonio Delgado Ramírez, Francisco Renshaw Ballester, Antonio Gómez Díaz, Francisco Sánchez Enciso,
Brigadas: Ángel Echevarría Arjona, José García Olivares, Joaquín Luque Boralla, José L. Martín López, José Ruiz Millán, Rafael Rodríguez Rodríguez, Federico Grande Sánchez, Luis Yañiz Salazar, Manuel Tagua Hurtado, Pedro Sánchez González, Regino Casado González, Laurentino Rodríguez Martín, Antonio Moral Vilches, Francisco Mateos Sánchez, Manuel Montado Carrasco, Luis Vázquez Velázquez, Baldomero Cano Gómez, Felipe M. Cabezas Gómez, Agustín Montes Alba, Antonio Gordillo Soria, Javier Martínez Mármol, Luis Benítez Marín, José Galache Sánchez, Bartolomé España Font, Antonio Contreras Rosario, Andrés Magallón Díez, Diego Torres Duran, Antonio Galván Corchón, Ángel Díaz Ruano, Manuel Álvarez Benavides, Román Cruz Muñoz, Guillermo Fernández Melgar, Joaquín Delgado Martínez, Manuel Rodríguez Rodríguez, Julián C. Cenzano Gentic, Manuel Deben Mariño, José Martínez Barros, Fernando Quintas Bernal, Manuel Jiménez Flores, Manuel Moro Martínez, Rafael de Rojas Pilat, Ramón Casal Vinet, Antonio Armario Álvarez, José López Cid, Arturo Ostos Llorent, Felipe Eizaguirre Piñeiro, José Cárdenas García, José García Rivas, Joaquín Girela Caballero, Manuel Gálvez Rodríguez, Pedro Díaz Ruano, Pedro Cabello González, Francisco Álvarez Rodríguez, Juan Barbel Granero, Emilio Rodríguez Márquez, Francisco Cisneros Méndez, Antonio Portolés Gómez, Manuel González Herruzo, Juan Rubio Martínez, Diego Bernal Chacón, Jesús Velasco Aranda, Juan Amorós Martínez, Félix Cordeiro Salvador, José Villaescusa Romero, J. Luis Rodríguez Martínez,
Sargentos Primeros: Ángel García Bartolomé, Jesús Ternero Martín, Alfonso Lozano García R., Roberto Fernández González, Pedro Camino Hernández, Santiago Godoy Campos, Rafael Cabello del Pino, Juan Rubio Díaz, Adolfo Crespo Alba, Evaristo López de la V., Luis Romero Bernal, Ángel Picazo García, Guillermo Díaz Rabal, Francisco Almuedo Azogue, Gonzalo López Lorenzo, Antonio Escudero Yules, Edesio Legazpi Freire, Juan Romero Cantos, Emilio Rodríguez Zurita, Miguel Cerquera González, Francisco Álvarez Rodríguez, Joaquín Peláez Cáceres, Eulogio Díaz Morilla, José Casillas Sánchez, Francisco Violeta Rabanal, José Gamero del Valle, José García Ortega, Antonio Luque Pérez, Antonio Sánchez Moreno, Aurelio Marchena Toro, Aurelio León Hernández, José Verdejo Carretero, Juan Campos Toledano, Antonio Montes Jarén,
Sargentos: Trescientos cincuenta Sargentos Especialistas de las diferentes escalas que existían en el Ejército del Aire entre 1959 y 1969.

a los años anteriores y unas medias de tiro en bombas y cohetes muy elevadas. Se realizaron 11 lanzamientos de Gar-8.

Durante el año 1969 la incidencia de misiones aire-tierra fue muy grande, anotándose todo tipo de armamento, sin abandonar por ello las de tiro aire-aire real en Palma. En julio, agosto y septiembre se efectuaron lanzamientos y prácticas de GAR-8. El año final del 51 Escuadrón marca también las mejores cotas en cuanto a preparación de sus pilotos a pesar de la elevada rotación de los mismos, que le hizo tener un número de altas y bajas demasiado abultado para mantener un entrena-

miento adecuado. Fueron alta en la unidad 1 comandante y ocho tenientes y baja 1 Cte. 1 Cap. 1 Teniente fallecido, seis Brigadas y un Sargento. Además de este factor, la situación del material comenzaba a ser preocupante, como dan a conocer los diferentes informes de la Sección de Seguridad en vuelo de ese año, que había recibido 108 partes de Abortos e Incidencias. Pese a todo se cumplimentaron los mismos ejercicios de todos los años anteriores, añadiendo el Centauro, los Red Eye correspondientes y los Poop Deck que ahora son como en el año anterior de tres días. Se realizaron en conjunto 3.467 horas en F-86 y 316 horas en T-33. Tanto la Memoria de la Unidad como los datos estadísticos generales, estuvieron presentados de una forma clara y precisa, con una presentación excelente. Todo ello viene a demostrar que paralelamente al envejecimiento del material, el 51 Escuadrón había llegado a un grado de madurez extraordinario, desde sus primeros y problemáticos días de 1959.

MADUREZ ¿PROMESA DE FUTURO?

EN cuanto a calificaciones, se mantuvieron las del año anterior, subiendo la media del escuadrón en A-T a un 36%, realizándose en el año 412 misiones de ametrallamiento y 283 de cohetes, las más elevadas de su historial. Se hicieron 10 lanzamientos reales de Sidewinder, situando la media de la unidad en un 91% de eficiencia. Los cinco primeros pilotos calificados en cohetes fueron Aranzaz, Estrada, Rubio, Valero y Verano. En ametrallamiento A-T lo



Último Desfile de la Victoria con los Sabres sobre La Castellana de Madrid. De izquierda a derecha Moneva, Ruiz Cillero, Rubio, Valero y Domínguez.

fueron Rubio, Verano, Vic, Valero y Estrada y en Aire-Aire Valverde, Trinidad, Verano, Vic y Valero.

En el V Penthalon Aeronáutico Nacional, celebrado en Villanubla, participaron los cuatro escuadrones del MDA, números 101, 102, 103, 104 y el 201 de la Táctica, así como la Escuela de Reactores y el Grupo 21. Por el 103 participaron los Tenientes Moneva, Peña, Cillero y Domínguez y el Sargento Ara, consiguiendo resultados aceptables. En agosto fueron destinados al 103 los primeros aviones F-5B, numerados del 1 al 10 y el 30 de octubre causan baja los C-5, entregándose el 10 de noviembre al 101, 102 y 201 escuadrones. Desde el día 11 de ese mismo mes se suprime el Servicio de Alerta en cinco minutos en Morón y se sustituye al 103 por el 101 de Manises en las misiones de vigilancia en Gibraltar, efectuándose desde Manises con escala en Morón.

El Escuadrón de Sabres de Morón, a través de sus 11 años de existencia, consiguió progresar de forma permanente, desde una creación y primeros tiempos muy difíciles y problemáticos, hasta convertirse en una de las mejores unidades de F-86 del Mando de la Defensa. El coste de esa progresión se escribió con los esfuerzos, el trabajo, el sudor y la sangre de todos sus componentes de vuelo y tierra; jefes, oficiales, suboficiales y tropa. El resultado fue un logro inapreciable: entregar para la formación de los dos escuadrones de F-5, un conjunto de personal, estructuras y medios plenamente maduros y preparados desde el primer día para afrontar aquella nueva tarea en beneficio del Ejército del Aire. ■