

Historia apasionada de los F-104 en España

MIGUEL RUIZ NICOLAU

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ



Durante el período de tiempo comprendido entre el año 1965 y mediados de 1972, un Escuadrón de vuelo del Ejército del Aire Español estuvo dotado del avión F-104-G. Fueron, exactamente, 18 aviones monoplazas y 3 biplazas. Con estos 21 aviones se realizaron más de 17.000 horas de vuelo y, finalmente, cuando el mando español decidió su cambio por los aviones F-4C, Phantom, fueron entregados a la USAF, por ser parte del Programa de Ayuda Militar (MAP), quien, a su vez, los entregó a las Fuerzas Aéreas Turcas y Griegas.

Durante estos casi siete años, unos hombres, destinados en los diversos cometidos del Escuadrón, pilotaron los aviones, los repararon cuando fue necesario y los mantuvieron en estado operativo, o prestaron el apoyo general necesario para que la unidad pudiera cumplir su misión.

En estos años de servicio, el Escuadrón tuvo la gran suerte y el gran mérito de batir un récord mundial: no tener ningún accidente grave y, lo que es más importante, no sufrir ninguna pérdida de vida humana. Y no hay que olvidar que era una época en que el mismo tipo de avión era operativo, en gran número, en numerosas Fuerzas Aéreas Occidentales, que sufrieron muchos accidentes y tuvieron muchas bajas en vidas humanas, llegando a ser tristemente conocido el avión como "el fabricante de viudas". En España fue diferente, y los mismos 21 aviones que se recibieron en un principio, fueron devueltos al final de su vida operativa en nuestras Fuerzas Aéreas, en perfecto estado y en vuelo.

Además, el personal del Escuadrón y, en especial, sus pilotos, llegaron a formar un equipo de trabajo muy unido y característico. Al terminar la vida operativa de estos aviones en España, el propio Ministro del Aire, Tte. Gral. Julio Salvador Díaz-Benjumea, dijo al personal del Escuadrón:

"... Hoy tengo que añadir a mi felicitación personal la felicitación llena de afecto de todo el Ejército del Aire, porque al conver-

tir en realidad todas estas ilusiones habéis llenado de prestigio las Alas españolas. Se puso en vuestras manos un moderno interceptor, un avión completo, difícil de pilotar y complicado de mantener. Después de más de 7 años entregáis los mismo aviones y en el mismo estado de servicio en que fueron recibidos; sé que para conseguirlo os habéis excedido todos en el cumplimiento de vuestro deber, me consta que para algunos, quizás ahora ausentes, el hacerlo ha supuesto una satisfacción personal, pero os habéis hecho acreedores al reconocimiento de España y al reconocimiento del Ejército del Aire; habéis dado un amplio ejemplo constructivo de capacidad profesional y de espíritu de equipo porque, aunque es para todos de sobra conocido, es siempre conveniente repetir que los mejores pilotos poco podrían rendir si tuvieran unos aviones deficientemente mantenidos, y por muy bien que estén mantenidos los aviones escaso sería el rendimiento si no cuenta con pilotos valientes, hábiles, llenos de espíritu y con una gran competencia profesional.

En el año 1965 España puso en vuestras manos, para su defensa, unos modernos medios de combate para que estuvierais perfectamente preparados para defender el cielo español, os podéis sentir orgullosos de cómo habéis cumplido esta misión. Todo el personal que ha pasado por esta Unidad es acreedor a que en su Hoja de Servicios figure el honor de haber pertenecido al Escuadrón 104. Pero esta inscripción sería incompleta, hay que añadirle un Escuadrón modelo de preparación para el combate, modelo de vocación, disciplina y espíritu aeronáutico y de competencia profesional..."

No se debe, por tanto, dejar en el olvido la auténtica historia del Escuadrón, de sus hombres, de sus aviones, de las misiones que realizaron..., etc. Al cabo de casi veinte años se ha intentado recuperar esta historia y trasladarla a unos papeles escritos, con la sana intención de que no se olvide, y pueda ayudar a otros estudios



sobre el mismo tema que han de formar parte de la Historia del Ejército del Aire Español.

Ese trabajo histórico se ha realizado felizmente por cuatro antiguos miembros de aquel Escuadrón, y entregado al Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, en cuyos archivos ha quedado para consulta de los interesados en el tema. Hoy, en esta Revista Aeroplano, aparece este pequeño artículo, fruto, que no resumen, del trabajo anterior.

SITUACION DEL EJERCITO DEL AIRE EN 1964

Desde principios de los años cincuenta, el Ejército del Aire Español había entrado en la era de los reactores. Concretamente, empezó con el T-33, como avión de enseñanza y entrenamiento, y con el F-86, como avión de combate. Estos últimos aviones equipaban cinco Alas de Caza —núm. 1 en Manises (Valencia), núm. 2 en Zaragoza, núm. 4 en Palma de Mallorca, núm. 5 en Morón (Sevilla) y la núm. 6 en Torrejón (Madrid)—, la Escuela de Reactores de Talavera (Badajoz) y un Escuadrón de Entrenamiento del Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea en Torrejón (Madrid). En el mes de junio de 1963, se había disuelto el Ala de Caza núm. 4, de Palma, y sus hombres y aviones se habían distribuido por las demás Unidades del Ejército del Aire. Operativamente, las Alas de Caza dependían del Mando de la Defensa Aérea, cuyo Cuartel General estaba establecido en la Base Aérea de Torrejón.

PROGRAMA F-104

En esta situación, el Estado Mayor del Aire se planteó la necesidad de renovar parte del material de combate, ya que el F-86 estaba anticuado para el combate moderno, dada su reducida velocidad y potencia de fuego, su falta de radar y aviónica moderna. Dado los problemas económicos, siempre existentes, para renovar material militar, se solicitó ayuda a los EE.UU. de América, a través del Programa de Ayuda Militar (MAP), para el suministro de nuevos aviones de combate. Curiosamente, en las listas que se ofrecieron al Ejército del Aire, nunca figuró el F-104, avión muy actual en aquellos momentos y que empezaba a dotar la mayoría de las Fuerzas Aéreas de Europa, en especial Alemania, Italia, Bélgica y Holanda, gracias a un programa de construcción europeo de dicho avión (Consortio Europeo).

Por parte del Estado Mayor del Aire se solicitó que entrase este moderno avión en el estudio general y, tras muchos tira y afloja, se consiguió el suministro de un Escuadrón compuesto de 18 aviones monoplazas y 2 biplazas, modelos G, construidos en Canadá.

A continuación, un equipo del Estado Mayor y del Mando de la Defensa Aérea estudió y elaboró un programa que contemplaba todas las necesidades del futuro Escuadrón, como: suministro de aviones, repuestos, armamento, simulador de vuelo, entrenamiento de pilotos y mecánicos, etc. Finalmente, de acuerdo todas las partes interesadas, se decidió la ejecución del mismo para que pudiesen iniciarse los vuelos en España a primeros de 1965.

Parece ser que, respecto al simulador de vuelo, se decidió cambiarlo por la compra de un nuevo avión de doblemando, avión que sería el único de total propiedad española y que se recibiría un año más tarde. Las prácticas de simulador, tan necesarias en estos tipos de aviones modernos, se podrían realizar en las Unidades de Fuerzas Aéreas amigas, como efectivamente se logró de Italia y Alemania.

Respecto a la ubicación del futuro Escuadrón, hubo dudas entre la B.A. de Torrejón y la de Morón. En esta última Base había habido, hasta hacía poco tiempo, un Escuadrón de F-104-C de la Guardia Aérea de los EE.UU. y parecía fácil continuar usando las mismas instalaciones, pero, a su vez, en Torrejón había habido otro Escuadrón americano con F-102, que también habían abandonado las instalaciones. Finalmente se decidió, en febrero de 1964, que la ubicación sería en la B.A. de Torrejón de Ardoz.

SELECCION DEL JEFE DEL ESCUADRON

Las características principales que debía reunir el futuro Jefe del Escuadrón F-104 eran: ser Comandante no demasiado antiguo, pero con gran experiencia en el Sabre F-86 y con grandes conocimientos de inglés.

Varios fueron los Comandantes que figuraron entre la lista de los posibles, pero finalmente se decidió el Mando por el Cmte. José Santos Peralba Giráldez y, como reserva, el Cmte. Carlos Baudot Mansilla.

Pero, por aquellas fechas, surgió la necesidad de nombrar un Comandante como Agregado Aéreo Adjunto en la República Federal Alemana y recayó este nombramiento en el Cmte. Peralba, pues, entre otros méritos, tenía el poseer del idioma alemán y que ya había realizado unos vuelos en F-104 en una estancia anterior en los EE.UU., cosa importante, pues tendría la misión, en su nuevo destino, de actuar de enlace del nuevo Escuadrón de F-104 español con las Fuerzas Aéreas Alemanas, que ya tenían muchos de estos aviones operativos.

Por lo anterior, quedó definitivamente nombrado como Jefe del futuro Escuadrón F-104 el Cmte. Baudot, que, asimismo, iría a realizar el curso de vuelo en ese avión a los EE.UU., con otros tres pilotos españoles.

SELECCION DE LOS PILOTOS Y MECANICOS

Como ya se había decidido que el nuevo Escuadrón se establecería en la B.A. de Torrejón que, en esos momentos, era mandada por el Coronel Antonio de Alós Herrero, se fijó que el grupo mayoritario de pilotos y mecánicos serían seleccionados de entre los que se encontraban destinados en el Ala de Caza núm. 6 de la B.A. de Torrejón, que contaba con un Escuadrón de F-86. Como dicho Escuadrón iba a seguir operativo, se realizó una selección de pilotos y mecánicos para que no quedara desmantelado el Escuadrón de Sabres.

Respecto a los pilotos, se fijó un mínimo de 500 horas de vuelo en el Sabre y que pudieran continuar en el destino varios años, descartándose así los Capitanes muy antiguos y los pilotos muy poco experimentados, así como aquellos que tenían proyectado dejar el Ejército para pasarse a prestar su servicio en las Compañías de Líneas Aéreas, cosa bastante corriente en aquellos años.

Además se seleccionaron, al menos, cuatro pilotos —normalmente dos Tenientes y dos Brigadas— de cada una de las otras Alas de Caza, con los mismo requisitos, que se irían incorporando al nuevo Escuadrón en fechas posteriores, aunque antes realizarían los cursos de adaptación al F-104 en la B.A. de Torrejón.

Con el personal de mantenimiento se hizo una selección similar. Como Jefe del Escuadrón de Mantenimiento se designó al Cmte. Antonio García-Fontecha Mato y sobre sus hombros recayó la tremenda labor de su organización y puesta en marcha, y como Jefe del Escuadrón de Abastecimiento seguía el Cmte. Mariano Pérez Jaraiz.

CURSOS DE ADAPTACION AL F-104

En el Programa del F-104 se determinó que sólo irían a EE.UU. a realizar el curso de piloto en el avión, el Jefe del Escuadrón y tres pilotos más. El resto de los pilotos y todos los mecánicos realizarían los cursos de adaptación en España. Para ello se decidió la compra de un MTU (Mobil Training Unit) —que es una Unidad de Entrenamiento que tiene todos los sistemas importantes del avión separados, lo que permite el estudio particularizado de los mismos—, así como la colaboración de un equipo de profesores americanos para impartir los primeros cursos, que serían dedicados en especial al futuro personal español que actuaría posteriormente como profesores del MTU que se instaló en Torrejón. Por esta Escuela pasó todo el personal que fue desti-

nado al Escuadrón. El primer Jefe de esta Escuela MTU fue el Capt. Hidalgo y, posteriormente, el Capt. Zamora.

CURSO DE PILOTO EN EE.UU.

Como ya se ha indicado, sólo cuatro pilotos fueron a EE.UU. a realizar el Curso de Piloto en F-104. Para su nombramiento se seleccionaron un piloto por cada Escuadrón de Caza y así se nombraron al Cmte. Jefe del nuevo Escuadrón, Carlos Baudot Mansilla (61 Escuadrón), Capt. José Parés de la Rosa (11 Escuadrón), Capt. Leocricio Almodóvar Martínez (12 Escuadrón) y Capt. Angel Conejero Lillo (51 Escuadrón).

El Curso empezó en octubre de 1964 y tras permanecer un mes en la Escuela de Idiomas de LACKLAND (San Antonio, Texas) y

americano, de la misma clase que el Dédalo de nuestra Armada, cubiertos con una funda de material plástico, y fueron desembarcados en la Base Aeronaval de Rota el 15 de enero de 1965. Para recibir los aviones y prepararlos para su posterior traslado en vuelo a Torrejón, se desplazó a Rota un equipo de mantenimiento español al mando del Cte. García Fontecha y compuesto por el Capt. Mira y 12 especialistas al mando del Tte. Alonso Calle, junto con un pequeño equipo de asesores americanos que colaboraron en la puesta a punto de los aviones.

Los aviones, una vez preparados en tierra, realizaron la prueba de vuelo pilotados por el piloto de pruebas de la Lockheed, Mr. Ribes, alias "Snake". Este mismo piloto los fue llevando en vuelo a la B.A. de Torrejón, entre el 4 y 17 de febrero. Estos aviones empezaron a ser volados por pilotos españoles a primeros de marzo.



"Los tres españoles del curso de F-104 G en USA, capitán Conejero, comandante Baudot y capitán Almodóvar, rodeado de sus instructores americanos y sus compañeros alemanes de curso, en la Base Aérea de Luke (Arizona).

pasar las pruebas en la cámara de presión en la B.A. de RANDOLPH, se trasladaron a la B.A. de LUKE, en donde estaba situada la Escuela de Pilotos de F-104 alemanes. El curso de vuelo consistió en unas 120 horas de vuelo y un curso teórico previo, y duró desde noviembre de 1964 hasta finales de febrero de 1965. Hay que señalar el accidente del Capt. Parés, que unos días antes de su suelta y al bajarse de la camioneta que le trasladaba desde la línea de vuelo al Escuadrón se enganchó su bota de vuelo con la parte trasera de la camioneta, cayéndose con tal mala fortuna que se rompió la pierna, lo que le obligó a estar hospitalizado y no poder continuar el curso. Se le dio de alta en marzo, incorporándose a España, por tanto, un mes más tarde que los demás.

LLEGADA DE LOS AVIONES F-104 A ESPAÑA

Los aviones F-104 llegaron a España en tres envíos. El primero fue de 5 aviones de caza F-104G y de 2 doblemandos TF-104G. Llegaron embarcados en un portaaviones norteamericano,

El segundo envío fue de 13 aviones F-104G que, igual que los anteriores, fueron desembarcados en Rota el 12 de junio de 1965 y trasladados, en vuelo, a Torrejón, entre el 16 y 25 de junio.

El tercer envío fue el del TF-104G comprado por España y que llegó a Rota el 5 de enero de 1966 y fue trasladado en vuelo a Torrejón, por el Capt. Mira, el día 26 de enero.

EL F-104 VUELA EN TORREJON

La presentación oficial del Escuadrón ante el General Jefe del Mando de Defensa, se realizó el 5 de marzo de 1965, colocándose todos los aviones existentes entonces en la línea de vuelo y frente a ellos los pilotos que, en ese momento, pertenecían al Escuadrón. A los pocos días, el 8 de marzo, se inician los vuelos de doblemando, para ir realizando el plan de sueltas previsto. Como los pilotos que habían realizado el curso en EE.UU. sólo habían completado el curso de combate en el avión y no el de instructor del mismo, se solicitaron y se incorporaron dos



Desembarque de la primera tanda de F-104 G en Rota.



Una línea de F-104G, todavía envueltos en la goma que los protegía.



En pleno "desperifollado" de uno de los aviones.

pilotos instructores americanos: los Capitanes de la USAF, John P. Gee y Ronald J. Dinn, los cuales, durante los primeros meses, realizaron un minicurso de instructor de vuelo y colaboraron en los vuelos de entrenamiento.

El 9 de mayo, día del desfile de la Victoria, que se celebraba en Madrid, fue la primera vez en que participaron los F-104, concretamente cuatro aviones, llamando poderosamente la atención general por su ruido inconfundible y la belleza de sus líneas.

En julio de ese año se incorporan todos los pilotos que estaban destinados en otros Escuadrones y que previamente habían realizado el curso en el MTU de Torrejón, con lo que se completó la primera plantilla de pilotos.

En esta primera época, dadas las pocas horas de vuelo disponibles por los problemas de mantenimiento y la puesta a punto de todos los aviones, se dedicaba todo el esfuerzo a la suelta de los pilotos, por lo que era normal estar en la situación de "parado en vuelo", esperando que te llegase el turno para iniciar los vuelos y, aún después de la suelta en el avión, apenas se podían realizar 4 ó 5 vuelos al mes.

En agosto, sustituye al Col. Alós, como Jefe de la Base de Torrejón, el Col. Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones.

A finales de 1965 se realizan los primeros períodos de Simulador en Vuelo. Primero en la B.A. de Grazzanise, Nápoles (Italia), y, posteriormente, ya siempre en la B.A. de Jever, en el Norte de Alemania.

La primera vez que los aviones del Escuadrón intervienen en los Ejercicios RED-EYE y, por tanto, en los Ejercicios normales con todas las Unidades de la Defensa Aérea, fue en el mes de septiembre de 1965.

1966, PRIMER AÑO COMPLETO

A finales del mes de enero se entregó el último avión llegado a Rota, el doblemando CE-8/3, que, como se sabe, era un poco distinto a los demás en la pintura, totalmente platea-



El día de la entrega oficial. Ante los aviones, capitán Ruiz Nicolau, Remírez de Esparza, Hidalgo, y, al fondo, capitanes Martorell y Mira.



El teniente general Rubio, acompañado del comandante Baudot, revista los primeros aviones.

do. Por cierto, que en ese momento, más o menos, se comenzó a tener conciencia del coste de aquellos aviones, esas cifras difusas que pocas veces llegan a los protagonistas que vuelan los costosísimos aeroplanos que la Patria pone en sus manos. Se supo que un F-104 costaba alrededor de 100 millones de pesetas de 1965 y que el valor del Escuadrón completo, con los repuestos, piezas y equipos, era de unos 2.400 millones.

Ya con los tres doblemandos, las sueltas se intensificaron y les llegó el turno para soltarse a los que venían de fuera, aunque por estos meses y una vez que ellos pusieron el pie en el avión, ya se habían terminado las posibles diferencias entre unos y otros, y todos los pilotos del Escuadrón estaban muy integrados en el magnífico ambiente que tuvo desde su comienzo.

A finales de marzo comenzaron los turnos de Simulador en Alemania, a los cuales asistían los recién sueltos para completar sus conocimientos de la operación del avión, tanto en Emergencias como en el uso de Armamento, Radar y Tácticas de Interceptación. En estos turnos iniciales estaban alojados en la misma Escuela de Jever, pero algo más tarde vivían en uno de los pabellones de la Base Aérea de Wittmundhafen y todos los días se trasladaban al simulador de la Escuela, situada a unos kilómetros.

¿Cuántas anécdotas se pueden contar de estas estancias en Ale-

mania? El clima en la OsterFrisland, que es la provincia alemana más al Oeste sobre el Mar del Norte, es horroroso. En marzo, abril o mayo, puede estar nevando, con viento racheado, salir el sol cinco minutos y, a continuación, llover durante un par de horas. Era algo espeluznante, por lo duro y variable. Y después las comidas, los cines, las compras y las diferentes costumbres de la gente. Sin embargo, se hicieron muchos amigos, entre instructores y pilotos, y los controladores del Escuadrón de Alerta y Control de la NATO próximo y un largo etcétera. A partir de aquel momento inicial, el ir a Alemania, casi una vez al año, se convirtió en algo habitual.

¡POR EL CANTO DE UN DURO!

El día 1 de julio ocurrió el más grave incidente en vuelo que tuvo el Escuadrón: una colisión entre un F-104 nuestro y un DC-3 de la USAF.

Ese día volvían a Torrejón, de una misión de interceptación, dos F-104 pilotados por el Teniente Coronel Elvira, como Jefe de la pareja, y el Capt. Remírez de Esparza, como punto izquierdo. Dado que la pista en servicio era la 05, se requería entrar en el tramo de viento en cola para, después, entrar en inicial a la 05.



Los instructores americanos, capitanes Gee y Dinn, reciben unas placas de agradecimiento. Los españoles de izquierda a derecha: capitán Almodóvar, teniente coronel Escalante, coronel Alós y teniente coronel Elvira.

Ese día, a su vez, un DC-3 de la USAF hacía una maniobra de aproximación a la pista desde el VOR CPL de Campo Real y, por mantenerse algo más alto de lo estipulado, coincidió con la formación del F-104. Dado que el Capt. Esparza volaba de punto izquierdo no vio el DC-3 que se le aproximaba por ese lado y, en consecuencia, colisionó con él, con el resultado de segar un trozo de plano del DC-3 a costa de perder el "Tip" —tanque de combustible de punta de plano— izquierdo y un desgarramiento del plano con pérdida de hidráulico. El DC-3 tuvo que tomar tierra en un sembrado, junto al río Jarama, cerca de San Fernando de Henares, y el F-104 consiguió tomar tierra en pista gracias a la habilidad del piloto. Desde ese día se prohibió la maniobra de aproximación directa desde el VOR, pero el susto fue grande, aunque, gracias a Dios, no hubo ninguna desgracia personal.



El capitán Renedo es felicitado por el coronel Hevia, al recibir el diploma y placa del "Well Done", que le entregó la USAF por su recuperación impecable con un avión en emergencia.

MAS CERCA DE EUROPA

Con el Escuadrón con un avión idéntico al de casi todos los escuadrones de caza y cazabombardeo alemanes, holandeses, belgas, italianos, canadienses y otros "atlánticos", la Aviación Militar Española, imperceptiblemente, se aproximó bastante a las Fuerzas Aéreas de los países de la NATO, y eso ya en el año 1966. Se volaba el mismo material, se empleaba el mismo Manual de Vuelo en inglés y nuestros pilotos se entrenaban en los mismos tipos de misiones, usaban el mismo simulador, el mismo código de interceptaciones en inglés, además de que se reparaban los aviones en la misma Factoría y se tenían intercambios muy frecuentes con pilotos, mecánicos, oficiales y suboficiales de Mantenimiento y Abastecimiento de esos otros Ejércitos.

El 31 de julio viajan a Alemania el Capitán Leocricio Almodóvar y el Mayor USAF Karnes, el asesor americano durante los primeros meses, para la revisión periódica del Manual de Vuelo (Raya-Uno) del F-104G, que era común a todas las Fuerzas Aéreas de los países de la OTAN, que tenían en sus unidades los "Starfighters". Allí se desmenuzaban procedimientos Normales y de Emergencia y se ponían al día muchas técnicas, y tan sólo se mantenía a los españoles en "fuera de juego" cuando se trataba algún tema extremadamente confidencial de la Organización, a la cual España no pertenecía. Posteriormente se siguió asistiendo a la reunión anual.

EL SEGUNDO PERIODO Y LOS VUELOS NOCTURNOS

Durante esos dos años de operación del Escuadrón, el 65 y el 66, se habían podido extraer ya algunas conclusiones prácticas que podían ser muy aleccionadoras para nuestra Aviación, a la hora de mantener listo para el combate a un Escuadrón moderno de aviones de caza.

En efecto, por aquellas fechas, se había comprobado de sobra la necesidad de prolongar el horario habitual en la Base Aérea de Torrejón. Había que hacer dos y, a veces, tres períodos, para poder sacar un número de misiones suficientes al día. Desde el principio, el vuelo de segundo período o de tarde y después, más adelante, el tercer período o vuelo de noche, fueron una necesidad pe-

rentoria con este material, que necesitaba bastante tiempo para hacer el "turn around" o rotación completa de los aviones que volaban a primera hora. Tanto pilotos como mecánicos se habituaron a "quedarse por la tarde", con la consiguiente comida de pabellón y, naturalmente, los que se quedaban ese día llegaban a sus casas a las 7 u 8 de la noche en invierno y, casi, a las 12 en verano. Hay que tener en cuenta que casi una cuarta parte de las horas de vuelo que se efectuaron en este avión, lo fueron en vuelo nocturno. Al menos uno o dos días por semana, durante siete años de operación, había vuelo nocturno en "The Pros Nest", el Nido de los Mejores, aquel orgulloso eslogan que el barracón de Mantenimiento había heredado de los yanquis.

A finales del 66, no había casi aviones en vuelo y el fallo se debía a una falta enorme de repuestos. La Cooperativa Logística, que dependía para su aprovisionamiento de SMAMA, organismo USAF en Estados Unidos, no enviaba los repuestos necesarios para poner los aviones en vuelo. La articulación y mecanización del sistema de abastecimientos, la puesta al día de un procedimiento semi-automático para el cálculo de stocks y la transmisión de esos datos con rapidez, ya evidenciaba, por entonces, su tremenda nece-

mente el MACH-1, que se notaba por unas bruscas variaciones en el Altímetro y en el Variómetro a causa del cambio de presión producido por la onda de choque, y, a continuación, la aceleración se hacía más lenta hasta llegar al MACH-1,5. Desde ese momento, la velocidad aumentaba rápidamente y había que estar vigilante para cortar el postquemador al llegar al MACH-2, 750 nudos indicados o alcanzar la temperatura límite de entrada al compresor, indicado por el parpadeo de una luz roja de SLOW, ya que cualquiera de las tres indicaciones no debían ser sobrepasadas por ser limitaciones del motor o de la estructura del avión. A partir de ese momento se iniciaba el rápido regreso a la Base, puesto que no quedaba mucho combustible. Para ello se cortaba el motor a tope, notándose un fuerte frenazo, y se hacía un viraje ascendente, en el que se llegaba fácilmente a los 65.000 pies, apuntando hacia la Base para la maniobra de recuperación. Desde el despegue a la toma apenas habían pasado 35 minutos, pero ya se podía lucir en la solapa un emblema con la silueta del F-104 con un 2 encima, que significaba haber llegado al doble del sonido en ese avión.

Haciendo grandes esfuerzos en mantenimiento y limitando los vuelos unas semanas antes, se consiguió tener el suficiente núme-



Siluetas típicas de un TF-104 G, un doble-mando en vuelo en formación, en los primeros meses del Escuadrón, todavía con las siglas americanas.

sidad para el Ejército del Aire, así como, por supuesto, la agilización en el transporte, entrega y tramitación aduanera de piezas, que en los años siguientes mejoró sensiblemente.

AÑO 1967. VUELOS DEL MACH 2

A pesar de la escasez de aviones en vuelo y gracias a un avión doblemando al que no le habían montado los tips, durante los primeros meses se realizaron varios vuelos de MACH-2, por algunos pilotos, ya sueltos hace tiempo, que aún no lo habían realizado. Estaba previsto realizar este vuelo, de llegar al doble de la velocidad del sonido —MACH-2—, en los últimos vuelos del Plan de Instrucción núm. 1. Se utilizaba un avión doblemando limpio, es decir, sin ningún tanque exterior de combustible, por lo que el combustible era escaso.

El vuelo consistía en despegar con máximo postquemador, como siempre, y, ascendiendo rápidamente, dirigirse al corredor supersónico, situado sobre los Pantanos de Entrepeñas y Buendía. Al alcanzar el nivel de la Tropopausa, normalmente 35.000 pies, se continuaba la aceleración, conectándose habitualmente el Piloto Automático en el modo Mantenedor de Altura, se pasaba rápida-

ro de aviones en vuelo para el Desfile de la Victoria, celebrado el 28 de mayo.

NUEVOS MANDOS

A principios del año, el Cte. Eduardo Alvarez Valera sustituye al Cte. Pérez Jaraiz, como Jefe del Escuadrón de Abastecimiento.

El día 15 de junio, el Coronel Rafael Lorenzo Vellido reemplaza, como Jefe de la Base y del Ala, al Coronel Hevia.

El Cmte. José Santos Peralba llegó destinado como Jefe del Escuadrón, sustituyendo al Cmte. Baudot, en julio. Estaba muy familiarizado con todo el personal piloto del Escuadrón, puesto que en los meses anteriores había recibido varias veces a los sucesivos grupos que iban a efectuar las prácticas del Simulador de Vuelo en Jever, Alemania, en donde él era Adjunto al Agregado Militar en la Embajada Española en Bonn.

Según sus propias palabras, cuando llegó al Escuadrón, encontró muy "raro" el ambiente. Almodóvar y Conejero, como Oficiales más antiguos de la Unidad, le hablaron de la baja moral de muchos de los pilotos, por falta de horas de vuelo, dado que lo normal era



La línea típica del Escuadrón, con la denominación inicial 161.



La nueva denominación 104 Escuadrón coincidía con la típica del avión, y se popularizó en pocos días.

volar apenas 4 ó 5 horas al mes. Esta situación angustiosa de un Escuadrón, el más puntero de España, con el avión más moderno y con unos pilotos deseosos de volar y entrenarse para el combate, pero que debido a los problemas logísticos, tenían que permanecer en situación de "paro forzoso", no era la más adecuada para elevar la moral.

En esa situación, los pilotos del F-5 de Morón, nos gastaron una broma, que siempre se recordará. Era muy normal que cuando se juntaban pilotos del F-5 y del F-104 discutiesen sobre las grandes diferencias operativas de sus aviones, y los del F-104 presumían ante los otros diciendo que el F-5 era una "bicicleta" en comparación con su estupendo y rápido avión. En aquellos días, los del F-5 llegaron a Torrejón para participar en alguna maniobra conjunta y, al bajarse de sus aviones, los Capitanes Rubio y Valero, fueron ocultando "algo" hasta llegar al Bar del Escuadrón, lugar típico de charla y reunión informal, y frente a todos los asistentes desplegaron una pancarta, que traían preparada desde Morón que decía: **"MAS VALE BICICLETA EN VUELO, QUE MACH-2 EN EL SUELO"**. Lo teníamos bien empleado y aquello fue un simpático revolcón.

LOS SIDEWINDER FUNCIONAN

En noviembre de ese año, comenzaron a realizarse los lanzamientos y el programa de disparos reales del misil AIM-9B, Sidewinder, según el plan elaborado por el Mando para todos los Escuadrones de Reactores. Para ello se disparaban los misiles que, siendo dotación de guerra del Ejército del Aire, estaban próximos a su caducidad por el largo tiempo de almacenamiento, siendo reemplazados en los polvorines por otros de reciente adquisición. Así todos los pilotos de caza, pudimos tener la experiencia de disparar un misil real.

En nuestro Escuadrón la misión se efectuaba desde Torrejón, volando una pareja de F-104 hacia el Polígono de Tiro Aire-Aire al Este de Mallorca y llevando cada avión un Sidewinder y un cohete de cinco pulgadas con bengalas en las aletas posteriores. Los aviones, al llegar al polígono, probaban los componentes del sistema de armas, visor, radar, infrarrojos, etc., y se separaban. El avión que hacía de blanco, lanzaba el cohete y rompía hacia un lado. El que hacía de caza perseguía al cohete y le disparaba el Sidewinder. A continuación, se cambiaban los papeles. Era una práctica sencilla

pero eficaz y, consecuentemente, el cien por cien de los pilotos consiguió hacer impacto.

El 29 de noviembre, por reorganización de las Unidades del Ejército del Aire, se le cambia la numeración al Escuadrón, que pasó a llamarse 104. En el correspondiente Boletín salieron destinados todos sus miembros al nuevo Escuadrón que, a partir de ahora, era independiente de la Base y siendo fácilmente identificable por todo el mundo, al corresponder su numeral con el del avión en la nomenclatura norteamericana. Además, se le asignaron al Escuadrón los aviones T-33 de la Base.

Por ser ahora un Escuadrón independiente, es nombrado Jefe del mismo el Tte. Col. César Elvira Pisón.

AÑO 1968. ESCOLTA AL JEFE DEL ESTADO

En febrero tuvo lugar la inauguración del Aeropuerto de Almería y, con ese motivo, el Jefe del Estado realizó un viaje alrededor de toda la Península. El Escuadrón tuvo el honor de participar como escolta durante todo el recorrido del vuelo, acompañando al DC-9 de Iberia en el cual viajaba S.E. con su séquito, en los sucesivos tramos a lo largo de todas las costas y fronteras, puesto que prácticamente le dio la vuelta completa a todo el territorio peninsular nacional.

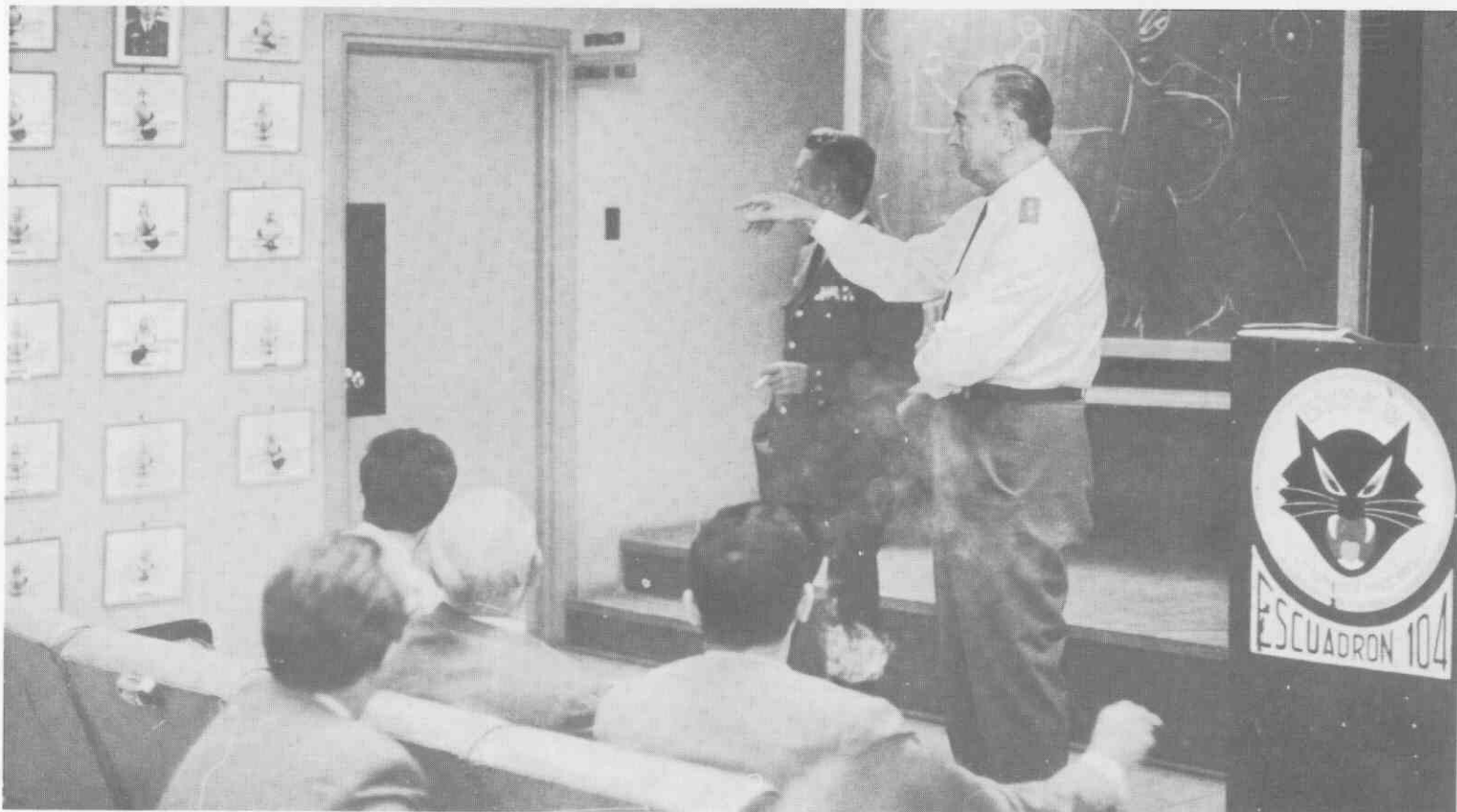
MADUREZ OPERATIVA

No cabe duda que el Escuadrón por esta época, pasadas las primeras estrecheces de horas de vuelo, comenzaba a mejorar en todos los sentidos. Los pilotos estaban compenetrados con el avión y los mecánicos sabían mucho más sobre el mismo. Ya en estos meses, un piloto "normal" del Escuadrón contabilizaba unas 15 horas mensuales, uno avispado o "listillo", unas 20, y en los meses de verano se volaban 25 a 30 horas. Los típicos "pinchavuelos", cuando no aparecían en el Plan de Vuelos del día para volar el F-104, se dedicaban a "cortejar" al de Operaciones, para sacarle un vuelo en el T-33. Era relativamente fácil acabar el mes con 20 horas de F-104 y 8 ó 10 de T-33.



La espera para salir de "scramble" un día de Ejercicio "Red Eye". Los capitanes Delgado Rubí y González Gallarza a la sombra de un doble-mando.

La antigüedad de todos los componentes, anormalmente alta, y el poco movimiento de destinos en el Escuadrón, producían un gran estancamiento en los puestos dentro de las Escuadrillas. Como para cubrir vacantes normalmente llegaba gente destinada más antigua que los que estaban en el Escuadrón desde el principio, cosa totalmente anormal en las demás Unidades, algunos nunca pasaban del puesto que tenían de terceros o cuartos por antigüedad en una Escuadrilla. Por ello, para cumplir las condiciones de mando, se hacían periódicamente cambios de Jefe de Escuadrilla, que sólo era efectivo sobre el papel, pues los más antiguos seguían de Jefe.



El teniente coronel Escalante "El tío Gerardo" explica la composición del Escuadrón a una visita bajo la mirada atenta del coronel Lorenzo Bellido.

Lo mismo se puede decir de la experiencia adquirida en el avión y en el aire, en general. Cuando alguien quería saber algo de combate de verdad, en el difícil 104 —“los planos los lleva únicamente para darle moral al piloto”, según expresión popular— se le ponía una misión de ATCC (combate aéreo) con el “Guti” (Alferez Gutiérrez) y un poco más tarde con el “Tibi” (Capitán Yvñez Luna) o con el “Negro” (Capitán Valderas) y que Dios lo cogiera confesado.

LA FIESTA DEL CINE

En mayo se rueda, con la colaboración del Escuadrón, la película española “No le busques tres pies”. Aunque la película estaba llena de tópicos y ni su argumento ni la producción eran gran cosa, todos los componentes del Escuadrón vivieron unos días felices a causa de su intervención como extras en muchas de sus escenas. Desde luego, todas las escenas de vuelo fueron realizadas por nuestros pilotos y cuando se vio la película, recién montada y en un pase privado, se pudo comprobar que habían salido con brillantez. Al final del rodaje se celebró una fiesta de confraternización con la asistencia de la productora y principales actrices y actores.

Ya metidos en cine y aprovechando que se habían adquirido unos “pods” de reconocimiento fotográfico —equipo completo con diversas cámaras fotográficas y otros equipos para reconocimiento, que se adaptaba a la panza del avión—, se hizo una adaptación en el mismo para que pudiese llevar y utilizar una cámara de cine normal de 70 mm. Con ella, nuestros pilotos hicieron muchos metros de película sobre casi todas las ciudades importantes u otros lugares de gran interés y belleza de España. Fruto de ello fue el famoso documental “Sobre los cielos de España”, que obtuvo muchos éxitos en donde se proyectó.

LA PASADA SALVAJE

El 2 de junio, el Escuadrón participó, de nuevo, en el Desfile de la Victoria sobre la Castellana de Madrid. Creemos que fue ese año o, quizás, el siguiente, cuando se inventó la actuación del “payaso” especial, que luego se convirtió en número habitual dentro de nuestra actuación en los sucesivos desfiles.

Se comentaba siempre que, en los anteriores desfiles, la mayor parte del público que estaba contemplando el desfile, no llegaba nunca a ver la formación de F-104, porque debido a la velocidad de pasada, 350 nudos, y a que su ruido iba por detrás, cuando se percibía el sonido, aquel precioso aullido silbante de los motores J-79, y la gente miraba hacia arriba ya los aviones se alejaban. Para evitar este hecho se pensó que un avión pasara primero alertando al público y que, al mirar al cielo, ya no verían el avión, pero sí podían contemplar perfectamente a la formación de F-104 que se acercaba en ese momento. El Capt. Madariaga fue el primero en tener la suerte de participar en el desfile practicando aquella “gozada” increíble: Pasada autorizada, con postquemador y 500 nudos, a la Castellana de Madrid, con salida vertical y todos los toneles subiendo que uno pudiera hacer. Así se hizo; el avión destinado a ese menester, iba con el resto de la formación durante la fase previa al desfile, actuando como reserva en vuelo, por si había algún fallo antes de la pasada. Finalmente, cuando se enfilaba desde San Agustín de Guadalix, un poco más adelante, el Jefe de la formación de F-104, daba la voz y el reserva metía el postquemador, bajaba un poco más que la formación y recorría a gran velocidad toda la ciudad de norte a sur, pegando un tirón algo más allá de Atocha y subía como una bala haciendo toneles ascendentes. Cuando el ruido producido llegaba al espectador, el “payaso” estaba un par de millas más adelante, pero al levantar la cabeza, veía la formación, en perfecto orden y a una velocidad más mode-



El capitán Vasco efectúa la revisión prevuelo a un avión equipado con el catamarán fotográfico, que tan magnífico resultado ofreció para reconocimiento y rodajes de películas con muy diversos fines.

rada, aunque todavía muy rápidos. Esta práctica se repitió durante años, siempre que el Escuadrón intervino en el desfile masivo del Día de la Victoria, posteriormente Día de las Fuerzas Armadas.

A finales de junio se realiza el primer viaje a Italia por una formación de F-104 españoles, con el correspondiente viaje, por las mismas fechas, de una formación italiana a Madrid. Se formalizó el Acuerdo NAVITES entre el Mando de la Defensa Español y la Aeronáutica Militar Italiana, estableciendo un programa de intercambio, para volar los fines de semana a las bases italianas que albergaban el mismo tipo de avión. Este primer Navites se efectuó a Grosseto con dos aviones, un caza y un doblemando, pilotados por Almodóvar, Vasco y Remírez de Esparza.

A primeros de junio de 1968, había sido destinado como Jefe del Escuadrón, el Teniente Coronel don Gerardo Escalante de la Lastra, que hasta el fin de la Unidad con material 104 fue el "líder" indiscutible, admirado y querido por todos. Sus magníficas cualidades como amigo y como jefe han quedado reflejadas en innumerables testimonios que están repartidos por diversos artículos en revistas y trabajos. Su primer vuelo en F-104 lo realizó el 16 de julio y el día 24 efectuó su suelta.

En octubre comienzan de nuevo los viajes a Alemania para las prácticas en el Simulador de Vuelo, en el centro de instrucción de Jever.

En noviembre se aprovecha uno de estos viajes para visitar la Fábrica MBB (Messersmitt-Bölkow-Blohm), donde el Consorcio Europeo revisaba los F-104 y donde, en el futuro, se enviarían nuestros aviones para realizar el "overhaul" (revisión total del avión).

Durante el año suceden varios cambios de Mandos: el Cmte. García-Fontecha es nombrado, en plaza de superior categoría, Jefe de Material. Previamente se hace cargo del Escuadrón de Mantenimiento el Cmte. José Salas Gabande, que lo ejerce hasta agosto de este año, en que lo sustituye el Cmte. Carlos de Ysasi-Yasmendi y



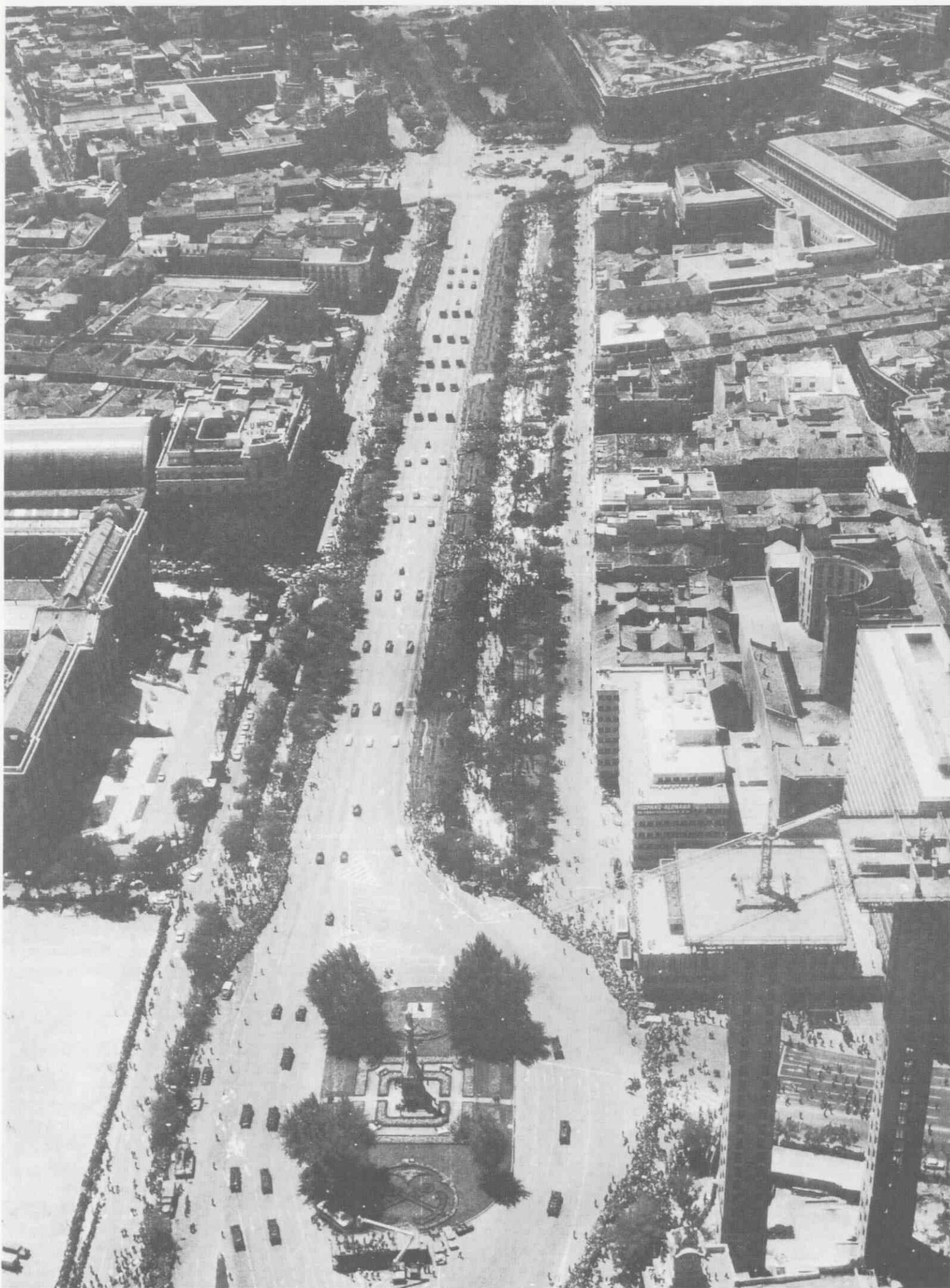
Uno de los primeros protagonistas de la "pasada salvaje", capitán Madariaga.



Visita de Snake Reanes al Escuadrón. En 1.ª fila comandantes Baudot y Fontecha y mayor USAF Kalnes; en 2.ª fila capitanes Escudero, Esparza, Sánchez Méndez; en 3.ª fila brigada Martín, capitanes Zamora, Madariaga y Gallarza.



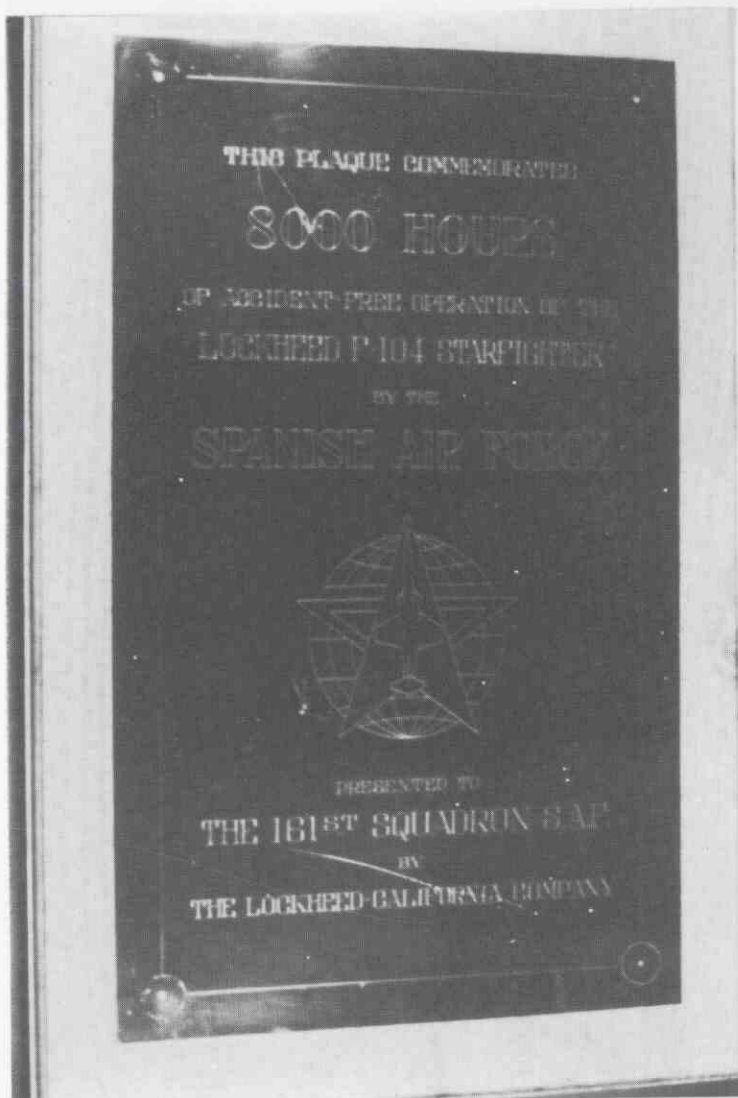
Seis aviones F-104 G entrenándose en la preparación de un desfile. La formación cerrada fue fotografiada con la cámara frontal del catamarán de otro avión, desde arriba y ligeramente atrás.



La cámara Vinten del catamarán del F-104, captó esta magnífica vista del Desfile de la Victoria, sobre la plaza de Colón, todavía con su antigua disposición.



La entrega de la placa de 8.000 horas de vuelo sin accidentes. Al frente el teniente coronel Escalante. En la línea posterior, de izquierda a derecha, capitanes Rico, Vargas, Seco, Negrón, Vasco, Escudero, San Antonio, Valderas, Arteaga, Hidalgo, Conejero. Detrás todo el Escuadrón de Mantenimiento.



La placa de las 8.000 horas.

Adaro. Y en otoño se nombra Jefe del Escuadrón de Abastecimiento al Cmte. Eladio Ramos Gutiérrez.

AÑO 1969. REGULARIDAD, EFICACIA, NORMALIDAD

La actividad del Escuadrón al comenzar 1969 está prácticamente regularizada. Se realizan un número de horas casi constante cada mes y se efectúan misiones muy diversas, cumplimentando los Planes de Instrucción 1, 2 y 3, asignados por el Mando de la Defensa Aérea. La actividad de los miembros de la Unidad ha cubierto, a partir de estos años, un número de asuntos muy importantes y diversos, que dio a todos una profunda formación. El Plan de Instrucción Teórica núm. 4, se cumplía cada mañana con las diversas conferencias preparadas por los expertos en cada una de las materias que figuraban en el mismo. El Escuadrón, por otro lado, llevaba a rajatabla los exámenes anuales de instrumentos, teórico y práctico, de sus pilotos y la puesta al día de sus tarjetas instrumentales. Toda una actividad formativa y enriquecedora para todos los componentes, se llevaba a cabo continuamente en tierra, a la par que se realizaban las misiones en vuelo típicas del Plan 3.

¡VIVA ITALIA!

Quizás éste sea el año en que más viajes se realizan a Italia, cumplimentando el Acuerdo Navites. Los vuelos a aquella península se regularizan cada mes y, prácticamente, todos los pilotos del Escuadrón vuelven allí cada seis meses, aumentando su experiencia en esos viajes largos, manejando el inglés con los controles extranjeros y teniendo que perforar en formación, en lugares nuevos y con tiempo no muy bueno, la mayoría de las veces.

El 27 de febrero de 1969, se celebró en Torrejón una ceremonia para conmemorar la realización hacía algún tiempo de las primeras 8.000 horas de vuelo del avión en España, sin haber tenido ningún incidente serio. Con ese motivo, altos ejecutivos de la Compañía Lockheed, acompañados por los Jefes de las Unidades, tanto



Foto característica de nuestro incomparable Jefe "El tío Gerardo".



La foto típica de después del Desfile de la Victoria. Las espaldas todavía chorreando. De rodillas, de izquierda a derecha, capitanes Zamora, Hidalgo, San Antonio, Ruiz Nicolau, Madariaga, Gallarza y Vasco. De pie, capitanes Sánchez Martín y Artegada, teniente coronel Escalante, capitán Remírez de Esparza, alférez Gutiérrez y capitanes Cabañes y Delgado Rubí.



Uno de los más caracterizados jefes del 104 Escuadrón, el comandante Ramón Fernández Sequeiros.

americanas como nuestras, estacionadas en la Base, entregaron al Escuadrón una placa conmemorativa.

En este año se había inaugurado otro tipo de misión interesante para los pilotos: el traslado de aviones en vuelo a Alemania para efectuar la revisión "overhaul", según un contrato que se había firmado con el Consorcio Europeo. El 23 de junio el Capt. Hidalgo inaugura estas salidas, llevando el primer avión, el C-8-11, a Manching, cerca de Ingolstadt, Munich.

En diciembre llega destinado al Escuadrón, como Jefe de Operaciones, otro de los pilotos que más han caracterizado al conjunto de oficiales que pasó por la Unidad: el Comandante Ramón Fernández Sequeiros.

10.000, MUCHAS HORAS PARA 21 AVIONES

El 7 de julio tiene lugar la ceremonia de cumplimentación de las 10.000 horas de vuelo en F-104 por el Escuadrón, honor que cayó en el Capt. Rico Guayta, "El Abuelo", que fue, según el Plan de Vuelos de la Unidad, el que realizó el vuelo correspondiente.

Podría parecer que haber realizado estas 10.000 horas ha sido fácil y que ha habido pocos incidentes, y no es cierto. Las dificultades han sido muchas, algunas ya se han expuesto, pero se reflejarán más en la parte correspondiente a mantenimiento. Respecto a incidentes de vuelo ocurridos también se han contado varios, pero contaremos algunos más:

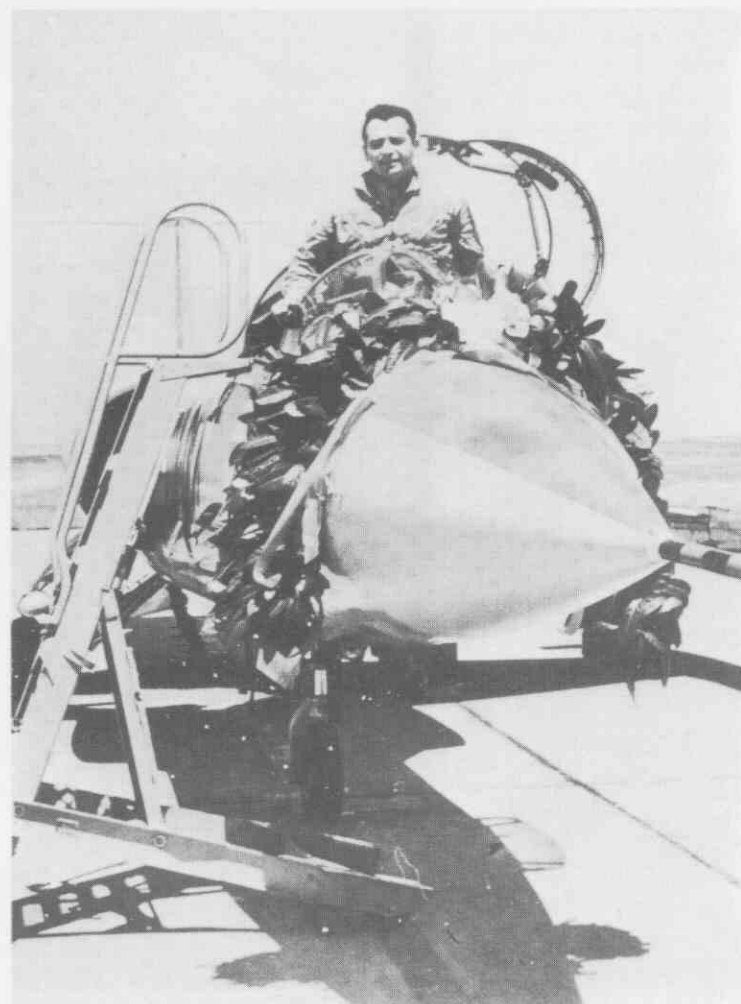
En uno de los vuelos de prueba que, normalmente, realizaba el Cmte. García Fontecha le ocurrió algo que pudo ser gravísimo. Al regreso de la prueba en vuelo y efectuar la maniobra de toma de tierra, al sacar el tren de aterrizaje se le encendió intermitentemente la luz FIRE, de fuego, que es la más grave indicación de emergencia en un avión monomotor. Declaró por radio su emergencia



La placa de las 10.000 horas.

y, con gran sangre fría, continuó la maniobra, pues la luz se apagó casi enseguida. Ya en tierra se comprobó que las tapas de las luces situadas en el panel frontal con las inscripciones FIRE, una, y LANDING GEAR UNSAFE, la otra, estaban intercambiadas por un error en el montaje. El que parpadease la luz era normal, pues era la correspondiente a la segunda y el tren estaba saliendo, por tanto, era inseguro, pero lo que el piloto vio era FIRE. Según el procedimiento de emergencia correspondiente, el piloto hubiera debido lanzarse en paracaídas, pero por haber aguantado en la cabina se pudo salvar el avión y no pasó nada.

Otro día, al regresar de un vuelo nocturno y efectuar una aproximación GCA, el Capt. Arteaga bajó más de lo debido por un mal entendido con el controlador, y con el plano de su avión, que era afilado como un cuchillo, "cortó" literalmente un poste de tendido eléctrico. Gracias a Dios y a su pericia, el piloto pudo seguir la maniobra y tomar tierra sin novedad, con sólo unos mínimos desperfectos en el borde de ataque.



El feliz protagonista de la hora número 10.000, capitán Rico Guayta todavía en su cabina.

En otro día, el Capt. Cabañes, volando de punto cuatro en una formación y al tomar tierra, por fallo de un microinterruptor, se quedó sin frenos. Como tenía delante, en la pista, a los otros tres aviones, era una situación delicada. Declaró por radio su intención de enganchar la barrera de final de pista y apretó el botón de suelta de gancho de cola, pero, por estar pendiente de los otros aviones, no miró al interior de la cabina y se equivocó de botón y apretó el de lanzamiento de emergencia de los depósitos de punta de plano, con lo que éstos salieron disparados, cayendo fuera de la pista e incendiándose uno de ellos.

Otra noche, al terminar un vuelo nocturno y al salir de la pista y entrar en la calle de rodaje, el Capt. Remírez de Esparza, colisionó con su avión contra un F-102 americano que se encontraba "abandonado", sin luces de posición ni indicación alguna. Ambos aviones sufrieron desperfectos mínimos.

1970. DONDE PONE EL OJO, PONE LA BALA

El F-104 era una plataforma de tiro increíblemente buena, estable y precisa. El cañón Vulcan M-61, del tipo Gatling o revólver, con seis cañones independientes rotatorios, podía tener dos cadencias de tiro, una hidráulica proporcionando 6.000 disparos por minuto, y otra eléctrica cuya velocidad era de 4.000, con la ignición del cartucho eléctrica. Esta última era la del F-104G.

Lo primero que se debía aprender era a "disparar poco". De las 750 balas que cabían en el enorme cajón de munición, sólo nos cargaban para los ejercicios Aire-Tierra unas 125 ó 130. La primera vez que se ponía el dedo en el gatillo, sin querer, salían fácilmente 50 balas, de golpe, a esa velocidad de disparo. Y claro, al neófito le duraban las balas para dos o tres pasadas calientes. La cabina tenía un contador de cartuchos remanentes, así que al protagonista le daba más rabia todavía, al desperdiciar la munición. Al poco tiempo, ya se aprendía a soltar ráfagas de 10 a 12 balas, que eran las buenas, especialmente cuando, después de tirar, no se veía el polvillo de los impactos por ningún lado del blanco y salía, al cabo de unos instantes, que se hacían interminables, por arriba. Eso era señal inequívoca de que las balas habían atravesado la tela del blanco justo en el centro.

Otra sorpresa inicial, que después le parecía a los pilotos lógica: este cañón no sonaba en los oídos como los anteriores a los que estaban acostumbrados en los Sabres "ta-ta-ta", sino con un zumbido continuo "buuummmm" dada su cadencia de tiro, tan rápida. En resumen, tirar Aire-Tierra era un placer.

Veamos un ejemplo real de cómo se mejoraba el tiro. El Tte. Col. Escalante realizó, en febrero de 1970, su primera misión de tiro, en el Polígono de Caudé, Teruel, dando ocho pasadas calientes y metiendo el 42% de las balas en el blanco. Dos meses después, en otra misión, metió el 64%. Siete meses más tarde, en septiembre, ya metió el 80%. Hay que tener en cuenta que, por ser el Jefe de Escuadrón, no podía hacer muchas misiones de entrenamiento. Era normal que la media de pilotos alcanzase el 80%. Como récord consta que el 29 de octubre de 1970, el Capt. Seco "Cuto" metió el 99% de balas en ametrallamiento y realizó una media de 43 pies de error en cohetes.

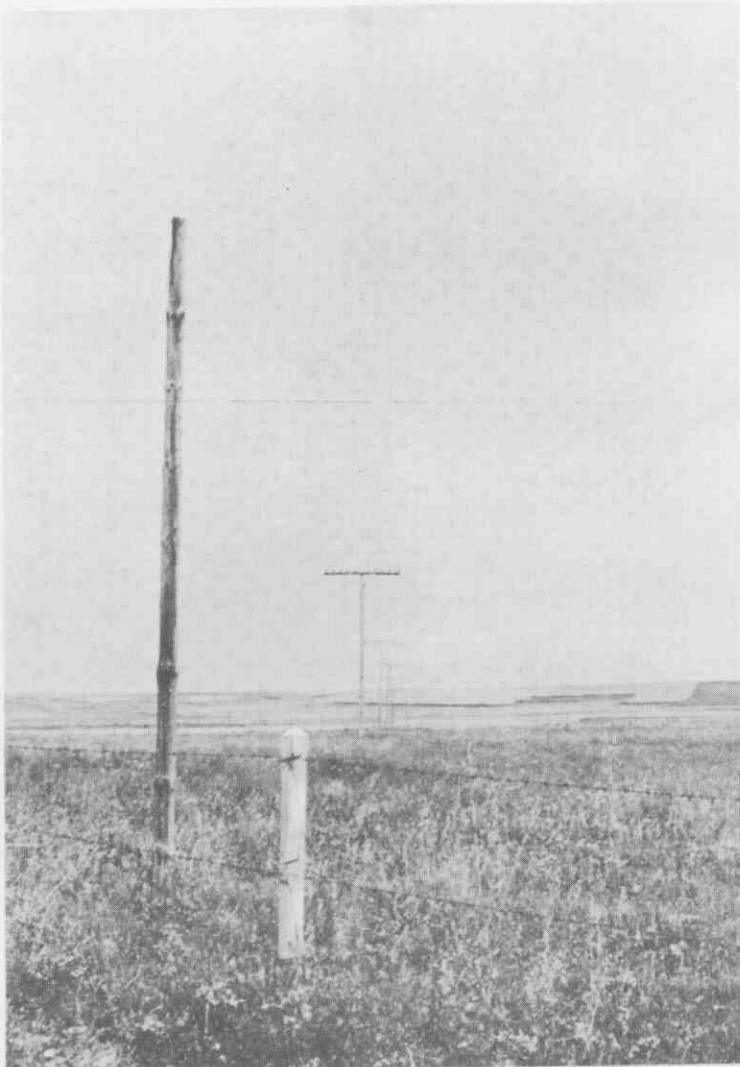
APARECE EL MIRAGE III

A primeros de año se hace una selección de pilotos de las Unidades de Reactores para acudir a Francia a realizar el curso de Mirage III, que iba a ser adquirido próximamente. Del Escuadrón son seleccionados los Capitanes González-Gallarza y Negrón.

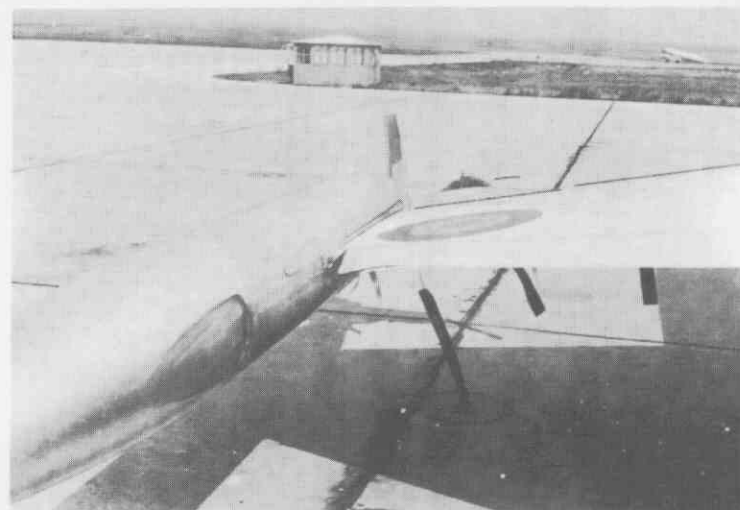
OPERACION CANGURO

Durante los días 24 al 28 de mayo se efectuó la primera Operación Canguro en Zaragoza, para atender a los aviones del Escuadrón que participaron en el Ejercicio DATEX-70.

Esta operación fue planeada para prestar apoyo en tierra a los aviones F-104 fuera de su Base de Torrejón. Los aviones necesitaban un grupo eléctrico y un grupo neumático de aire comprimido, ambos exteriores, para la puesta en marcha y la fase de calentamiento de la plataforma del Sistema de Navegación Inercial. En muchas Bases existían los grupos eléctricos, pero no los neumáticos. Con la Operación Canguro y con la ayuda del Ala de Transporte de Albacete, se llevaban los equipos de mecánicos y de AGE necesarios para efectuar las recuperaciones de aviones y reparar las averías simples. Desde ese momento, se convirtió en una operación habitual, lo que permitió mucha movilidad a los aviones del Escuadrón.

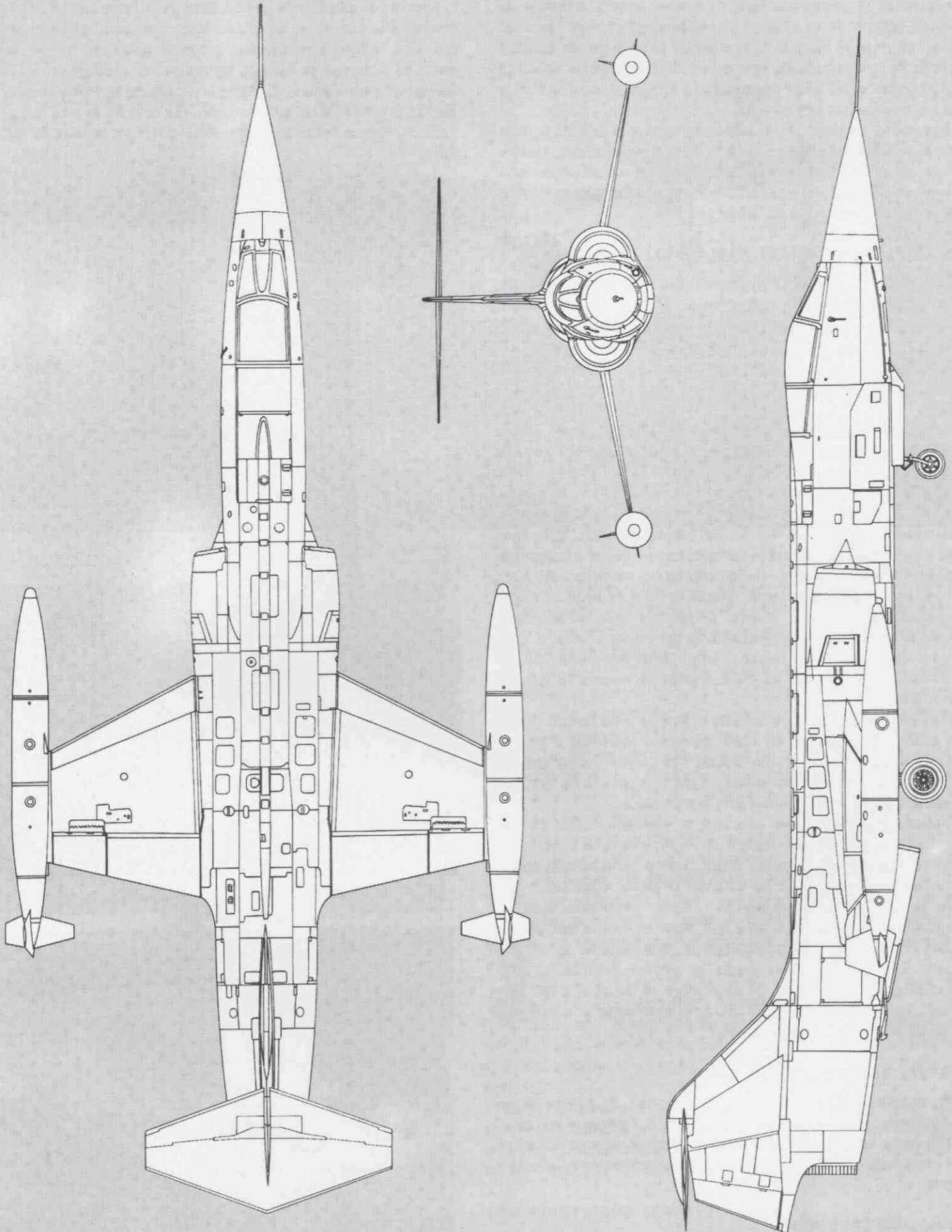


La noche de San Basilio. Poste segado por el plano del avión del capitán Arteaga.



El plano del avión, que desde entonces se conoció como "El Basilio".

F-104G "STARFIGHTER"



MANDOS DEL ESCUADRON DEL F-104

JEFES DE LA B.A. DE TORREJON

Col. D. ANTONIO DE ALOS HERRERO
Marzo 1960 - Agosto 1965

Col. D. GONZALO HEVIA ALVAREZ-QUIÑONES
Agosto 1965 - Junio 1967

Col. D. RAFAEL LORENZO VELLIDO
Junio 1967 - Junio 1975

JEFES DEL ESCUADRON DE VUELO

Cte. D. CARLOS BAUDOT MANSILLA
Febrero 1965 - Julio 1967

Cte. D. JOSE SANTOS PERALBA GIRALDEZ
Julio 1967 - Noviembre 1967

Tcol. D. CESAR ELVIRA PISON
Noviembre 1967 - Junio 1968

Tcol. D. GERARDO ESCALANTE DE LA LASTRA
Junio 1968 - Mayo 1971

Cte. D. RAMON FERNANDEZ SEQUEIROS
Mayo 1971 hasta el final

JEFES DE MATERIAL

Tcol. D. ANTONIO GARCIA-FONTECHA MATO
Marzo 1968 - Abril 1971

Tcol. D. GONZALO PUIGCERVER ROMA
Abril 1971 hasta el final

JEFES DEL ESCUADRON DE MANTENIMIENTO

Cte. D. ANTONIO GARCIA-FONTECHA MATO
1965 - Noviembre 1967

Cte. D. JOSE SALES GABANDE
Noviembre 1967 - Agosto 1968

Cte. D. CARLOS YSASI-YSASMENDI Y ADARO
Septiembre 1968 - Mayo 1969

Cte. D. ELADIO RAMOS GUTIERREZ
Junio 1969 - Octubre 1969

Cte. D. CARLOS YSASI-YSASMENDI Y ADARO
Octubre 1969 - Julio 1970

Cte. D. LUIS DELGADO SANCHEZ-ARJONA
Agosto 1970 hasta el final

JEFES DEL ESCUADRON DE ABASTECIMIENTO

Cte. D. MARIANO PEREZ JARAIZ
Hasta principios de 1967

Cte. D. EDUARDO ALVAREZ VALERA
Hasta otoño 1968

Cte. D. ELADIO RAMOS GUTIERREZ
Hasta mayo 1971

Cte. D. JUAN DE SAAVEDRA GUARDIOLA
Hasta el final

DENOMINACIONES OFICIALES DEL ESCUADRON

61 Escuadrón (Ala n.º 6)	Febrero	1965 -	Abril	1965
161 Escuadrón (Ala n.º 16)	Abril	1965 -	29 Noviembre	1967
104 Escuadrón (Independiente)	29 Noviembre	1967 -	27 Mayo	1971
104 Escuadrón (Ala n.º 12)	27 Mayo	1971 -	31 Mayo	1971
122 Escuadrón (Ala n.º 12)	31 Mayo	1971 -	31 Mayo	1972

31 de mayo de 1972: Se dan de baja, oficialmente, los F-104 G.

CAMBIOS DE MANDO

A mediados del año, el Cmte. Luis Delgado Sánchez-Arjona sustituye al Cmte. Ysasi en el mando del Escuadrón de Mantenimiento y permanecerá en él hasta la disolución del Escuadrón.

Al año siguiente, en mayo, el Cmte. Juan de Saavedra Guardiola sustituye al Cmte. Ramos como Jefe de Abastecimientos y seguirá hasta el final.

1971. APARECE EL PHANTOM

Durante la última parte del año anterior, se habían seleccionado de entre varios pilotos de todo el Ejército del Aire, un grupo para trasladarse a EE.UU. para efectuar el curso de piloto y el de instructor en el F-4 Phantom, que pronto sería el nuevo avión de combate español. Entre los seleccionados salieron del Escuadrón los Capitanes Mira, San Antonio, Esparza, Ruiz Nicolau y Arteaga, que durante los meses de enero y febrero realizarían sus últimos vuelos en el F-104.

En marzo se publicó en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica un curioso artículo titulado "Vida y costumbres del 104 Escuadrón de Fuerzas Aéreas" que, como su título indica, fue y continúa siendo, imprescindible para entender muchas peculiaridades de aquella Unidad.

El 23 de abril efectúa su último vuelo en F-104 uno de los pilotos más caracterizados desde el comienzo de la Unidad, el Tte. Col. García-Fonoteca, verdadero creador e impulsor del mantenimiento que, como luego veremos, produjo el "milagro" del F-104. Le sustituye como Jefe de Material el Tte. Col. Gonzalo Puigcerver Roma.

FIN DE LA INDEPENDENCIA. ALA 12

El 27 de mayo, por una nueva reorganización, el Escuadrón 104 deja de ser independiente y, con la designación de 122 Escuadrón, pasa a formar parte del Ala 12, a la vez que se constituye el 121 Escuadrón, que empieza a recibir sus nuevos/viejos aviones Phantom F-4-C. Sus pilotos, cariñosamente llamados "los primos", empiezan sus vuelos de doblemando y se inicia el "pique" entre los dos Escuadrones. Los del 104 ya sabían que los meses que le quedaban de vida al avión, dentro de nuestro Ejército, estaban contados y sabían cuál le sustituiría. Se inician las comparaciones de los aviones y claro, comparado el 104 con su finura de líneas, su vertiginosa aceleración, su cabina limpia y ordenada, con el grandioso Phantom, éste aparecía como un camión destartado y el otro un bello coche deportivo. Además, tanto Mantenimiento como los pilotos conocían a fondo el 104 y todo marchaba como una seda, cuando en el Escuadrón de los "primos" surgen continuas dificultades.

A pesar de la nostalgia, el Escuadrón sigue volando muchas horas y realizando muchas misiones. En noviembre se hace otro programa de lanzamiento de misiles AIM-9b, siendo esta vez los pilotos últimamente incorporados quienes lo realizan.

1972. FIN DE UNA EPOCA

Ya sólo quedan unos meses para el final. Siguen las comparaciones entre los dos Escuadrones, pero el fin se acerca. Son unos momentos tristes. El F-104 está en plenitud de forma y es un avión moderno que sigue y seguirá por muchos años en el inventario de casi todas las Fuerzas Aéreas de Europa. El Phantom es otra cosa, tiene otras muchas ventajas, sobre todo su capacidad de armamento... pero eso no excluye la existencia del F-104 para otras misiones. El Mando lo ha decidido y hay que aceptar las órdenes. El 21 de mayo se celebró el Desfile de la Victoria y es la última vez que toma parte todo el Escuadrón de F-104 y es,

además, el último vuelo conjunto. Al final del desfile y cuando todos los aviones agrupados, tras tomar tierra, regresan rodando por última vez al aparcamiento, todos los pilotos a una y sin que hubiera una propuesta previa, meten, por unos segundos, sus motores a fondo. El aullido de los J-79 sobrecoge a todo el personal presente en la Base de Torrejón. Será el último aullido de los F-104 en España.

El día 31 de mayo se disuelve oficialmente el 122 Escuadrón con aviones F-104 y se constituye el nuevo 122 Escuadrón con los aviones Phantom.

El día 1 de junio se celebró una ceremonia simbólica de devolución de todos los F-104 a la USAF.

MISIONES TÍPICAS EFECTUADAS CON EL AVIÓN F-104 G	
PLAN DE INSTRUCCIÓN N.º 1 (Doble mando y suelta en el avión)	
TR-1 al 5:	Transición doblemando
TR-6	Carrera del MACH-2
TR-7	Suelta con avión seguidor
TR-8	Vuelo Solo
INST	Instrumentos
FOC	Formación
TR-N	Transición Nocturna



Los componentes del Escuadrón cerca de su final. Sentados en primera fila, de izquierda a derecha, comandante Baudot, teniente coronel Peralba, capitanes Hidalgo, Gallarza, Vasco, Rico, Escudero, alférez Lucas, capitán Zamora. De pie, comandante Sequeiros, capitán Cabañes, teniente coronel Escalante, alférez Martín, comandante Espinosa, capitanes Sánchez Martín, Alvarez López, Castañón, Delgado Rubí y Negrón Pezzi.

PILOTOS QUE VOLARON EL F-104 COMO COMANDANTES DE AERONAVE
Coroneles: Alós, Hevia, Lorenzo.
Teniente Coroneles: Elvira, Escalante.
Comandantes: García-Fontecha, Baudot, Peralba, Sánchez-Arjona, F. Sequeiros, Espinosa.
Capitanes: Almodóvar, Conejero, Mira, San Antonio, Martorell Balién, Valderas, Hidalgo, Yvñez Luna, Sánchez Méndez, Remírez de Esparza, Ruiz Nicolau, Arteaga, González-Gallarza, Escudero, Negrón Pezzi, Gárate, Bernabé, Renedo, Delgado Rubí, Zamora, Vargas de la Rúa, Seco, Madariaga, Rico Guayta, Ballesteros, Cabañes, Castañón, Sánchez Martín, Vasco, Alvarez López.
Brigadas: Mata, Gutiérrez, Martín Sierra, Lucas, Caumel, Paredes, Madroño.

PLANES DE INSTRUCCIÓN N.º 2 Y 3 (Aptitud de Combate y Plan anual)	
TR e INST	Transiciones e Instrumentos
GCI-AC	Interceptaciones Alta Cota, por encima de 45.000 pies
GCI-AV	Interceptaciones Supersónicas
GCI-MC	Interceptaciones Media Cota, entre 10.000 y 45.000 pies
GCI-BC	Interceptaciones Baja Cota, entre 3.000 y 10.000 pies
GCI-CME	Interceptaciones con Ambiente de Contramedidas Electrónicas
PC	Perfil de Combate, normalmente a baja cota
	Todas las anteriores, tanto de día como de noche
ATCC	Combate aéreo entre aviones
PC-F	Perfil de Combate Fotográfico. Reconocimiento
AT-C/R	Tiro Aire-Tierra, Cámara y Real
AA-C/R	Tiro Aire-Aire, Cámara y Real
AIM-9B	Tiro Aire-Aire misil Sidewinder

EL MANTENIMIENTO DE LOS AVIONES F-104 EN ESPAÑA

El "milagro" del Escuadrón F-104 se debe al esfuerzo de muchos, pero hay que destacar, sobre todo, el trabajo del personal de mantenimiento que logró lo que parecía imposible: proporcionar esas 17.500 horas de vuelo y entregar todos los aviones en vuelo y en perfecto estado operativo.

ORGANIZACION

Al principio, el mantenimiento se organizó como estaba dispuesto en el RAO-2, de igual forma que en las demás Unidades Aéreas. Había un Primer Escalón de Mantenimiento, dependiente del Escuadrón de Vuelo, que realizaba las operaciones de repostado, inspecciones pre y postvuelo, así como las inspecciones periódicas de 25 horas de avión. El 2.º Escalón dependía del Escuadrón de Mantenimiento y realizaba las revisiones periódicas de 50, 100, 200 y 400 horas de vuelo y efectuaba las reparaciones correspondientes a dicho Escalón.

Rápidamente se vio que este sistema de duplicidad de mando y de asignación de funciones no rendía los frutos previstos, debido sobre todo a la falta de personal, insuficiencia de herramientas, bancos de prueba, equipo de tierra, documentación, etc.; por ello, en el transcurso del tiempo, se fue a la unificación, anticipo de lo que después conoceremos como Mantenimiento Unificado.

Respecto a las instalaciones también se vio que, por la complejidad del avión, se necesitaba crear y reunir talleres de alta tecnología, como se fue haciendo a lo largo de los años. Por ejemplo, el tan necesario Taller de Motores, de nueva planta y concepción, fue terminado y, por tanto, pudo ser utilizado sólo en los últimos años de la vida operativa de los aviones.

PERSONAL

Salvo pequeñas oscilaciones, el personal con el que se contó para el mantenimiento fue para el Primer Escalón: 3 Oficiales y 46 mecánicos especialistas y para el Segundo Escalón: 24 Oficiales y 168 mecánicos. En total, unos 27 Oficiales y unos

VICISITUD HISTORICA DE CADA AVION

N.º Fábrica	N.º Serie USAF	Primer Vuelo en Canadair	Fecha entrega a USAF	Fecha Recep. Torrejón	Matrícula Española	Indicativos Escuadrón			Motor de origen Núm.	Horas avión al recibirse		Ultimo destino		
						Año 1965		Año 1968		en Rota	en Torr.	Nación	Horas N.º motor	Fecha Devol.
683D-6067	63-12715	10-08-64	27-11-64	4- 3-65	C8.01	161-11	104-11	104-01	419.186	10:50	13:10	Grecia	419.203	5- 6-72
683D-6068	63-12716	21-08-64	03-11-64	4- 3-65	C8.02	161-12	104-12	104-02	419.189	17:20	18:45	Turquía	776:20 419.165 790:40	
683D-6069	63-12717	26-08-64	28-10-64	12- 3-65	C8.03	161-13	104-13	104-03	419.187	13:50	15:15	Grecia	419.257	5- 6-72
683D-6070	63-12718	03-09-64	19-11-64	4- 3-65	C8.04	161-14	104-14	104-04	419.164	16:00	19:25	Turquía	548:15 419.256 725:05	
683D-6072	63-12720	02-09-64	30-10-64	12- 3-65	C8.05	161-15	104-15	104-05	419.188	18:00	20:00	Grecia	419.183	5- 6-72
683D-6079	63-12727	23-10-64	13-01-65	8- 7-65	C8.06	161-16	104-16	104-06	419.198	21:05	24:40	Grecia	618:15 411:679 640:10	
683D-6082	63-12730	16-10-64	04-02-65	14- 7-65	C8.07	161-17	104-17	104-07	419.106	12:40	18:35	Grecia	419.202	5- 6-72
683D-6083	63-17731	20-10-64	17-12-64	15- 7-65	C8.08	161-18	104-18	104-08	419.199	26:25	28:30	Turquía	775:55 419.198 712:10	
683D-6089	63-13640	17-11-64	25-01-65	8- 7-65	C8.09	161-19	104-19	104-09	419.202	10:20	14:05	Turquía	419.208	5- 6-72
683D-6091	63-13642	20-11-64	18-02-65	15- 7-65	C8.10	161-20	104-20	104-10	419.219	18:40	20:15	Turquía	601:00 419.201 584:40	
683D-6090	63-13641	20-11-64	17-02-65	26- 7-65	C8.11	161-21	104-21	104-11	419.165	14:55	18:35	Turquía	419.204	5- 6-72
683D-6092	63-13643	30-11-64	27-01-65	25- 7-65	C8.12	161-22	104-22	104-12	419.185	14:00	15:50	Grecia	393:15 419.143 676:10	
683D-6093	63-13644	30-11-64	26-01-65	27- 7-65	C8.13	161-23	104-23	104-13	419.208	12:05	13:05	Turquía	419.164	5- 6-72
683D-6084	63-12732	27-10-64	21-12-64	29- 7-65	C8.14	161-24	104-24	104-14	419.127	11:35	13:20	Turquía	506:00 419.205 640:20	
683D-6085	63-12733	30-10-64	15-01-65	29- 7-65	C8.15	161-25	104-25	104-15	419.201	9:30	11:30	Turquía	419.106	5- 6-72
683D-6086	63-12734	17-11-64	25-02-65	29- 7-65	C8.16	161-26	104-26	104-16	419.203	24:05	26:00	Grecia	785:35 419.219 529:20	
683D-6087	63-13638	10-11-64	22-01-65	31- 8-65	C8.17	161-27	104-27	104-17	419.143	11:30	13:15	Grecia	419.188	5- 6-72
683D-6088	63-13639	17-11-64	03-02-65	31- 8-65	C8.18 CE8.01	161.28	104-28	104-18	419.183	15:50	17:30	Grecia	— 411.729 —	
583C-5523	62-12278	—	—	24- 3-65	CE8.21 CE8.02	161.01	104-01	104-21	411.729	9:20	11:10	Grecia	419.127	5- 6-72
583C-5524	62-12279	—	—	4- 3-65	CE8.22 CE8.03	161.02	104-02	104-22	411.679	9:35	14:05	Turquía	504:10 419.186	
583C-5529	65-09415	—	—	19- 1-66	CE8.23	161-03	104-03	104-23	431.163		10:00	Turquía	—	

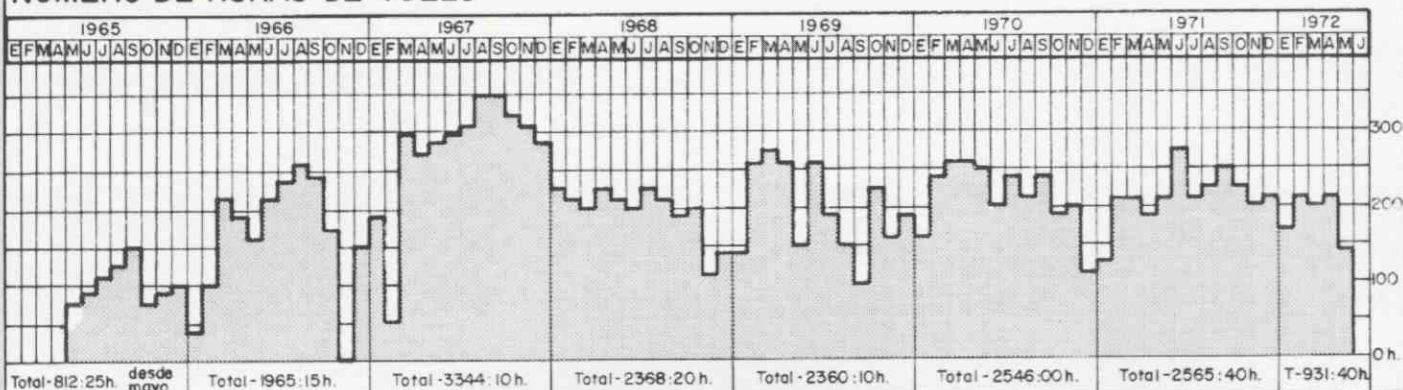
214 Especialistas (193 MMA y 21 MEL). Además, desde el principio y hasta finales de marzo de 1969, prestaron su colaboración en mantenimiento: 1 Ingeniero y 42 especialistas de CASA (Construcciones Aeronáuticas, S. A.) y 1 Ingeniero y 10 especialistas de MARCONI.

Sin embargo, la plantilla que se consideraba la mínima necesaria era de 24 Oficiales y 300 especialistas, de distintas ramas. De ello se deduce que siempre fue escaso el personal, pero, sobre todo, tras la marcha del de CASA y MARCONI que, al no ser repuesto por personal militar, llegó a ser inferior al 50% del mínimo necesario.

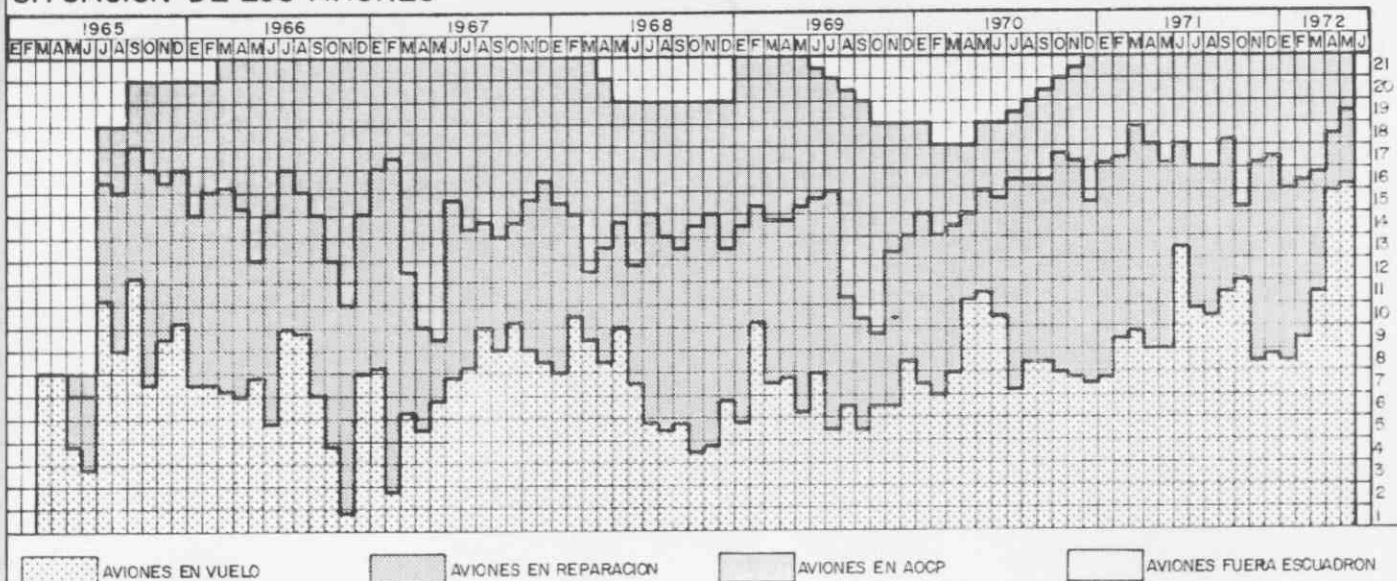
Dicha escasez provocaba que muchos talleres no pudieran disponer del mínimo personal necesario, por lo que, en ocasiones de aumento de trabajo, se producían "cuellos de botella" en ese Taller que provocaba retraso en el trabajo de los demás.

Para solucionar en parte, estas deficiencias se dispuso que el personal se distribuyese en dos turnos de trabajo. El primero, y más numeroso, tenía el horario desde 8:30 a 14:30 (no hay que olvidar que por la distancia y el tráfico desde Madrid, todo el personal perdía además casi una hora en el trayecto desde sus domicilios a la Base y otra al regreso). El segundo turno, o de tarde, era desde 13:30 a 19:15, incluyendo el tiempo para la comida que se realizaba al llegar a la Base en un pequeño comedor que se habilitó en el hangar de Mantenimiento. Sin embargo, el trabajo de este turno de tarde casi nunca finalizaba a la hora prevista, pues siempre había algún equipo que tenía que prolongar su trabajo para la puesta a punto de los aviones del primer periodo del día siguiente. Además, los días de vuelo nocturno, un equipo de línea se quedaba hasta altas horas de la noche.

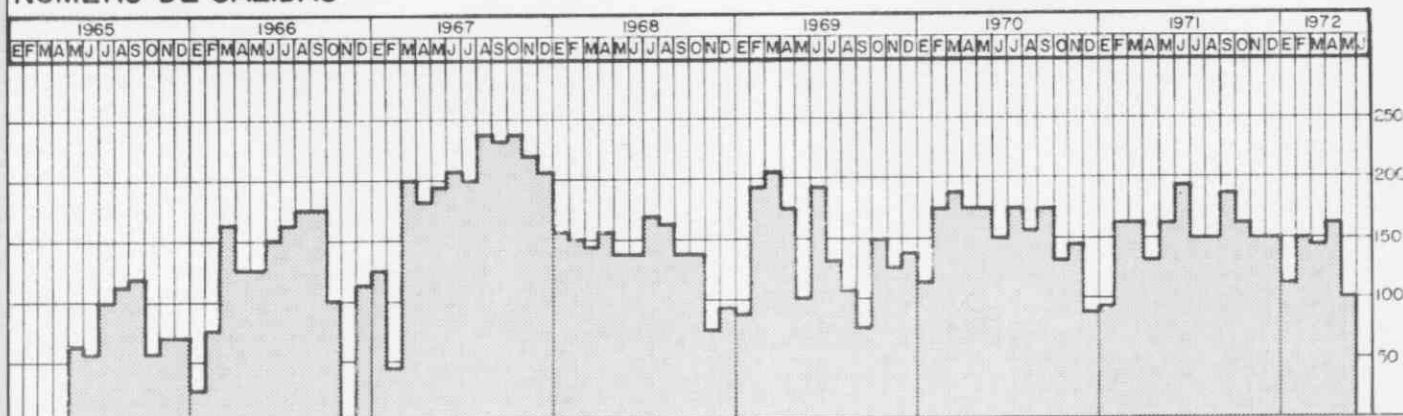
NUMERO DE HORAS DE VUELO



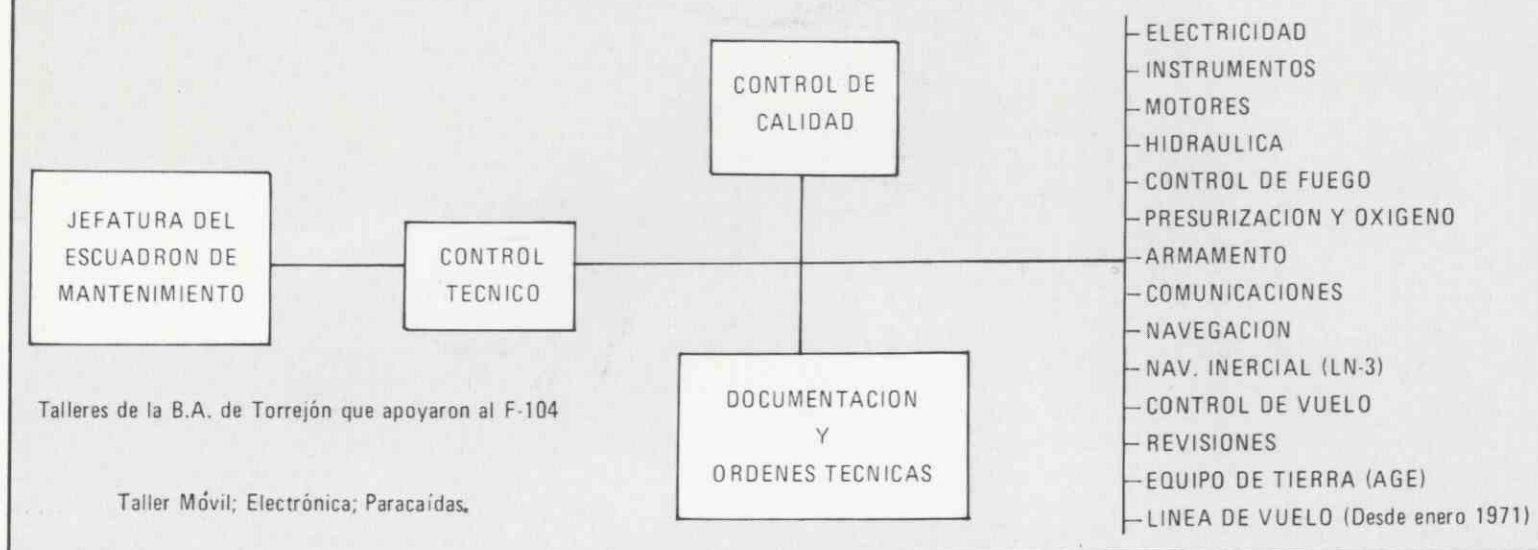
SITUACION DE LOS AVIONES



NUMERO DE SALIDAS



ORGANIZACION DEL ESCUADRON DE MANTENIMIENTO Y SUS TALLERES



PROBLEMAS PRINCIPALES DE MANTENIMIENTO

El paso del avión F-86 al F-104 representó un profundo cambio de mentalidad y de trabajo en todo el proceso de mantenimiento. Todas las operaciones, tanto preventivas como correctivas, eran mucho más complejas y de tecnología avanzada. Al principio faltaba personal capacitado y fallaba la organización.

Se pretendía como meta, conseguir unas 20 horas de vuelo por avión/mes, lo que suponía unas 5.000 horas/año. Este objetivo jamás se alcanzó. La media fue de unas 2.400 horas/año. Prueba de que los problemas existentes eran importantes es que cuando se "forzó la máquina" y se exigió mayor número de horas, como fue en el año 1967, que se lograron 3.350 horas, los años restantes sufrieron las consecuencias y apenas se logró alcanzar las 2.500.

Aparte del problema de personal, antes señalado, otro gran problema fue el de Abastecimiento. La carencia de piezas de repuesto, así como el retraso de su suministro, ocasionaba un elevado número de aviones en situación AOCP (Fuera de servicio por falta de piezas). Normalmente había unos 7 aviones en AOCP, con una media de 9 elementos en AOCP por avión —en ocasiones había aviones con 26 elementos AOCP—. Respecto a los motores había una media de 7 en EOCP, de los 28 motores de que se disponía.

PERSONAL DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

Es imposible citar a las 548 personas, sin contar al personal de Tropa, que estuvieron destinadas en los Escuadrones de Mantenimiento y Abastecimiento. Valga, al menos, su mención numérica:

JEFES	9
OFICIALES	71
SUBOFICIALES	372
CIVILES	42
AGREGADOS DE CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS	43
AGREGADOS DE MARCONI	11

EJERCICIOS

POOP DECK; RED EYE; DATEX; TORO SENTADO; LAGARTO ROJO; CANAREX; CORZO; INDIAN MAIZE; etc.

MISIONES DIVERSAS Y ESPECIALES

Escultas a personalidades; Misión Sur (Gibraltar); Navites; Desfiles; Exhibiciones; Pentathlon Aeronáutico; Pruebas de Bombas (Programa INTA); etc.

HORAS DE VUELO DEL F-104 EN ESPAÑA

Hay diferencias notables en el número de horas voladas, según la fuente. A continuación se dan las obtenidas en los archivos del Ala n.º 12, en la B.A. de Torrejón. En los archivos del Mando Aéreo de Combate, antiguo Mando de la Defensa, constan 17.707:40 horas de vuelo.

Año 1965 (desde marzo)	930:25
Año 1966	1.982:15
Año 1967	3.351:45
Año 1968	2.387:10
Año 1969	2.365:15
Año 1970	2.545:55
Año 1971	2.565:45
Año 1972 (hasta mayo)	932:05
TOTAL	17.060:35

Hay que añadir las horas de los vuelos de prueba y recepción a la llegada de los aviones, y las de los vuelos de mantenimiento, para la puesta a punto de los aviones, antes de la entrega.

Es sabido que, por muy bien regulado que esté un sistema de abastecimiento, siempre se producen situaciones de carencia de repuestos. Pero el sistema debe ser lo suficiente ágil y rápido para resolver en breves días estas situaciones de AOCP. En el caso del F-104, éstas se prolongaban mucho. Ejemplo de ello es que, en noviembre de 1968, había los siguientes elementos pendientes de recibir.

496 de pedidos de 1966

1.084 de pedidos de 1967.

1.601 de pedidos de 1968.

Estos 3.181 elementos suponían el 70% de los pedidos durante esos 3 años.

Respecto a los elementos reparables, para los que Mantenimiento no tenía ni capacidad ni medios para repararlos y que se enviaban al Tercer Escalón, sucedía algo semejante. En la misma fecha antes citada, noviembre de 1968, por ejemplo, se habían enviado para su reparación 3.564 elementos, de los cuales sólo se habían devuelto reparados 112, es decir, apenas el 4'14%.

Había, por último, elementos considerados por los americanos de adquisición local, pero que no existían en el mercado español, lo que dificultaba mucho su obtención, pues había que pedirlos también a EE.UU.

Por todo ello, se hizo imperativo que Mantenimiento aplicase la "canibalización", nunca deseable, intercambiándose piezas y elementos entre aviones, lo que supuso un gran aumento de trabajo en horas/hombre. Hubo un avión que por dicha causa estuvo más de dos años sin volar.

Otro problema fue el cumplimiento de las Ordenes Técnicas (modificaciones de sistemas o partes del avión), lo que se hacía escrupulosamente, pero dado que muchas de ellas eran de cumplimiento inmediato e imperativo, por afectar a la seguridad en vuelo, obligaba a dejar los aviones largos periodos de tiempo sin volar, ya que las piezas y elementos necesarios para los cambios llegaban con mucho retraso.

DEVOLUCION DE LOS AVIONES

Hay que destacar el gran esfuerzo del Escuadrón de Mantenimiento en los últimos meses del Escuadrón que hizo posible la devolución de todos los aviones en vuelo y en perfecto estado operativo. Fue una gran sorpresa para los Mandos americanos de la USAF, que conocían la situación real de nuestro mantenimiento, la propuesta española de entregar los aviones en vuelo, y la tomaron con gran escepticismo. Pero, gracias al gran esfuerzo de todo el personal de mantenimiento, precisamente en unos momentos en que era muy reducido, pues gran parte de sus hombres ya estaban trabajando en el mantenimiento del Phantom F-4, y a la buena dirección del Cte. Sánchez-Arjona, se logró dicho objetivo y, en poco tiempo, y así los 21 aviones F-104 despegaron por

última vez de la B.A. de Torrejón, aunque con distintas insignias, unas griegas y turcas las restantes.

Después del 21 de mayo, fecha de disolución del Escuadrón de F-104, sólo se realizaron los vuelos de prueba de mantenimiento, para la entrega de los aviones, siendo el último de ellos el 25 de enero de 1973.

EPILOGO

Esta breve historia se acaba. Mucho más se podría contar, sobre todo multitud de anécdotas de vuelo y en tierra, pero no hay más espacio.

El Escuadrón F-104 fue conocido dentro y fuera de España y lo fue por su buen trabajo y resultados. En las Fuerzas Aéreas de muchos países, aún están admirados y sorprendidos de los resultados obtenidos con los medios disponibles y, más aún, del récord de cero accidentes mortales o importantes.

Para todos los que tuvimos que ver y que hacer en el Escuadrón, nos quedó el grato recuerdo de nuestro destino en el mismo y que, además, nos deparó muy buenos momentos de unión y camaradería. Los F-104 ya no llevan insignias españolas, pero su recuerdo aún vibra por los cielos de España. ■

