Ala 46
50 Años de Historia
1965 - 2015

MINISTERIO DE DEFENSA

Ala 46

50 Años de Historia

1965 - 2015

Ala 46

50 Años de Historia

1965 - 2015

MINISTERIO DE DEFENSA

Proyecto: Miguel A. Sáez Nievas

Redacción (por orden de aparición de los artículos): Manuel Sosa Medina, Antonio Gutiérrez Padilla, Salvador Tomás Rueda, José R. Ávila Bardají, Cristóbal Alzola Linares, Domingo Fernández, Félix Hernández García, Aurelio Espinosa, Pablo Martínez Darve, Gabriel Baquero Dancausa, Javier Munárriz Lorenzo, Ricardo Guerra, Juan Carlos Álvarez Barroso, Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo, Lorenzo García Artiles, Miguel A. Sáez Nievas, Jorge Clavero Mañueco.

Fotografía: Archivo del Ala 46 (Ejército del Aire) y otras fotos de autor.

Ilustraciones: Museo del Aire – Cuatro Vientos

Edición de imágenes: Sección de Fotografía del Ala 46

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
http://publicacionesoficiales.boe.es/

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

http://publicaciones.defensa.gob.es/

© Autores y editor, 2015

NIPO: 083-15-256-3 (edición papel)
ISBN: 978-84-9091-101-3 (edición papel)
NIPO: 083-15-257-9 (edición en línea)

Depósito Legal: M-27992-2015
Fecha de edición: noviembre 2015
Imprime: CECAF

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.
Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

ÍNDICE

Capítulo 1	Los precursores, 1928-1965	17
	De la Escuadrilla del Desierto al Ala Mixta número 36	
Capítulo 2	El Ala Mixta 46, 1965-1975	55
	Una historia unida a la de las Islas Canarias	
Capítulo 3	Nuevo material, 1975-1982	121
	El T-12 Aviocar y el F-5	
Capítulo 4	Llega otro grande, 1982-1999	155
	El Mirage F-1	
Capítulo 5	El F-18 Hornet, 1999-Nuestros días	215
	Llega un guerrero y despedimos a un amigo, el T-12	
Capítulo 6	El día a día del Ala 46	301

SALTO

Javier Salto Martínez-Avial
General jefe del Mando Aéreo de Canarias

Como general jefe del Mando Aéreo de Canarias es para mí un orgullo y un motivo de gran satisfacción el presentar este libro que recopila la historia del Ala 46 durante sus 50 años de existencia, puesto que en ella además he desarrollado la mayor parte de mi vida operativa vinculada al vuelo, al haber estado allí destinado más de 15 años, durante los empleos de teniente, capitán y comandante.

El Ala 46 ha sido siempre, y lo sigue siendo hoy más que nunca, el pilar fundamental de la seguridad y defensa de las Islas Canarias, garantizando su seguridad en el aire y desde el aire, de forma permanente, las veinticuatro horas del día, y permitiendo a la vez un pleno desarrollo y operación de la aviación civil. Por ello, todos los que hemos formado parte del Ala 46 siempre nos hemos sentido orgullosos de nuestra pertenencia al Ala 46 y al Ejército del Aire, y de nuestra contribución para que esta Unidad sea una pieza fundamental en la defensa de nuestra Patria y sus intereses.

Este trabajo, plagado de hechos, anécdotas y fotografías, nos recuerda la historia de este Ala, y es un claro ejemplo, por un lado, de la gran transformación que se ha producido en la aeronáutica militar en los últimos 50 años, y por otro, de la capacidad que siempre ha tenido el Ala 46 de adaptarse a los nuevos retos, gracias a la preparación, entrega, espíritu de sacrificio y vocación de servicio de todo su personal.

Sirva la publicación de este libro como homenaje y recuerdo a todos los hombres y mujeres que han pertenecido y pertenecen al Ala 46, especialmente a aquellos que cayeron en el cumplimiento de su deber, y mi enhorabuena a todos por estos 50 años de servicio a España desde estas maravillosas Islas Canarias.

CLAVERO
COL. CLAVERO

Jorge Clavero Mañueco
Coronel jefe del Ala 46 y Base Aérea de Gando

En nombre de los casi mil hombres y mujeres que componemos el Ala 46, quiero darle la bienvenida a la celebración de nuestro 50 aniversario. Para conmemorar este hito hemos recopilado nuestra historia en el libro que tiene en sus manos.

Como podrá ver en esta publicación, desde que el 1º de abril de 1965 comenzó su andadura el Ala Mixta 46, hemos sabido salir airosos de situaciones muy exigentes, como el conflicto del Sáhara en los 70, sacar provecho a 9 tipos de aviones distintos, desde el Heinkel 111 al F18, y reponernos a dolorosas perdidas de compañeros, porque ante todo el Ala 46 siempre ha gozado de un gran espíritu de adaptación y superación.

50 años de historia, de anécdotas, de éxitos y sinsabores, de momentos difíciles y siempre como nexo de unión la amistad, la camaradería y la alegría; la alegría que provoca el profundo sentimiento del deber cumplido. Todo ello está aquí condensado, en este tarro de esencias que tiene en sus manos.

Le deseo disfrute con la lectura de este libro, y le invito a formar parte de este equipo de hombres y mujeres apasionados por la profesión aeronáutica que, a lo largo de su historia, han formado parte del Ala 46.

A todos aquellos que han formado parte de la familia del Ala 46

PRÓLOGO

En marzo de 2015 se ha cumplido el 50 aniversario de la creación del Ala 46 del Ejército del Aire. Cincuenta años no son muchos en el devenir de la Historia, pero es casi media vida si tenemos en cuenta que la aviación como tal, desde aquellos primeros vuelos de los hermanos Wright, tiene poco más de un siglo de antigüedad y que nuestro Ejército del Aire celebró, precisamente en el año 2014, su 75 aniversario.

Son cincuenta años que convierten al Ala 46 en una Unidad con solera y tradición, tanto por los hechos y vivencias que ha acumulado desde que fue creada, como por aquellos heredados de las Unidades que la precedieron en este archipiélago, tan lejos geográficamente pero tan cerca en el corazón de nuestra España.

Los aviadores solemos contar nuestra historia y nuestras historias, siempre en referencia a las máquinas que pilotamos. En eso el Ala 46 ha sido también una Unidad diferente, que desde su misma creación y por el concepto de Ala Mixta que expresa su numeral, ha estado dotada de las más variadas aeronaves de transporte, caza, bombardeo o reconocimiento aéreo. Algunas de ellas antiguas, casi obsoletas para el tiempo que les tocó vivir; otras modernas y punteras, pero todas mantenidas y voladas con el cariño que sólo saben poner los que aman el mundo de la aviación y se entregan en cuerpo y alma a esta profesión de hombres honrados.

Hombres y mujeres que han dejado lo mejor de su trabajo en el Ala 46 y que han sabido siempre cumplir con su misión, ya sea en el rigor del desierto, en el apacible entorno de la bahía de Gando, o en cientos de vuelos de navegación hacia o desde la Península. En otros tiempos, cuando apenas una brújula y un gonio mantenían a las aeronaves atadas a la ruta o cuando avistar la isla de Alegranza y los acantilados del Norte de Lanzarote era ya un gran alivio después de horas de vuelo sobre el océano. O en la actualidad, cuando la sofisticación de los sistemas con que cuentan las aeronaves convierte el hecho de navegar en una mera anécdota dentro de la complejidad de la misión.

Hombres y mujeres que han escrito la Historia de esta Unidad con su esfuerzo, su ilusión e incluso con su vida. A todos ellos va dedicada esta obra.

Despegamos…

Gando, mayo de 2015

VV-12
WAL

De la Escuadrilla del Desierto al Ala Mixta Núm 36

• Breguet XIV

Fue el mejor biplaza de reconocimiento y bombardeo francés durante la I Guerra Mundial. El primero llegó a España en 1919 y operó en los distintos frentes abiertos en el territorio marroquí durante la década de 1920.

El 18 de enero de 1924 una patrulla de Breguet XIV, bautizados con los nombre del Gran Canaria, Tenerife y Archipiélago Canario realizaba el primer aterrizaje en Gando, al mando de los capitanes Joaquín Pardo, Rafael Martínez Estévez y del teniente Juan Martínez de Pisón, acompañados por un hidro Dornier Wal, al mando de comandante Ramón Franco, que les daba escolta.

Formaron parte de la Escuadrilla del Desierto desde 1928 hasta 1931.

• Me-109

Dic. de 1963 - Ago. de 1964. Primer modelo en dotar al 364 Escuadrón

Los acontecimientos de Sidi-Ifni determinaron el envío de diversos destacamentos de Buchones, como se conocía al Me-109, a los aeródromos de El Aaiún, Villacisneros y Gando, desde donde realizaron diversas misiones de vigilancia sobre el Sahara durante los siguientes cinco años. A partir de agosto de 1963 se creó el 364 Escuadrón con el objetivo de reforzar los efectivos existentes en la Base Aérea de Gando, permaneciendo hasta agosto de 1964, cuando fue disuelto.

La actuación de los Me-109 durante la campaña de Sidi Ifni fue bastante limitada debido a las características de los aeródromos de El Aaiún y de Villa Cisneros en los que hubieron de operar y a su escasa protección contra la arena del desierto.

• El Chirri

El 1 de agosto de 1940, desembarcaron en el muelle de la Base Naval de Las Palmas de Gran Canaria 24 aviones FIAT CR-32 (C.1), conocidos en el argot aeronáutico como Chirris. Días después eran ensamblados en Gando. Nacía el 29 Grupo de Caza, primera Unidad de combate aérea ubicada en las Islas Canarias.

• Dornier Wal

Protagonista de algunos de los vuelos más famosos de la Historia de la aviación española, como el raid Melilla-Canarias en enero de 1924, donde sirvió de escolta a tres Breguet, protagonistas del primer aterrizaje en Gando o el vuelo del Plus Ultra en 1926. Fue, además, el material aéreo de la efímera 54 Escuadrilla con base en el Puerto de la Luz entre 1941 y 1948.

18 de Enero de 1974. El general Franco Iribarnegaray, jefe de la Zona Aérea de Canarias, conmemora el cincuentenario de la creación de la Base Aérea de Gando, siendo jefe de la Base el coronel Francisco Torres Eguíbar.

18 de Enero de 1999. El coronel Lens Astray, jefe de la Base Aérea de Gando, durante el acto de conmemoración del 75 aniversario junto el Alcalde de Telde Santiago Castellano. El monolito erigido para la ocasión sigue en pie a espaldas de la Torre de Gando.

DE LA ESCUADRILLA DEL DESIERTO AL ALA MIXTA Nº 36 (1928-1965)

Manuel Sosa Medina

Los cincuenta años que se cumplen de la creación del Ala 46 son los últimos en más de un siglo de larga tradición aeronáutica en las Islas Canarias.

Ya sea por su situación como encrucijada en las rutas marítimas que unían Europa con América del Sur o por el afán descubridor y aventurero que siempre ha caracterizado a la especie humana, el archipiélago fue testigo, desde muy temprano, de muchos y variados vuelos y escalas. Podemos citar las primeras exhibiciones aéreas de los franceses Maurice Poumet en Tenerife y Leoncio Garnier en Gran Canaria (cuyo centenario se celebró en mayo de 2013, entre otros actos, con un estupendo festival aéreo en la playa de las Canteras); o el primer aterrizaje de una formación aérea, al mando del comandante Delgado Backembury en el páramo de Gando el 18 de enero de 1924.

Seis años más tarde, en ese mismo lugar, se fundaba el Aeropuerto Nacional de Gando, por orden del Consejo Superior Aeronáutico Nº 143 de 7 de enero de 1930.

Real Decreto de Creación del Aeropuerto de Gando
(Orden del Consejo Superior Aeronáutico nº 143 de 7 de enero de 1930)

Presidencia del Consejo de Ministros.- Reales Órdenes.- Nº 143. Excmo. Sr: Consecuente a la solicitud presentada por el Cabildo Insular de Gran Canaria, pidiendo que se cree en la Bahía de Gando un Aeropuerto Nacional de conformidad con lo informado por el Consejo Superior de Aeronáutica, S.M. el Rey (Q.D.G.), se ha dignado disponer:

1º.- Que se declare Aeropuerto Nacional la instalación que se haga en Gando, terrestre y marítima…

3º.- Mientras no se haga la obra de habilitación marítima del Aeropuero de Gando, debe estimarse como tal el Aeropuerto de La Luz y el aprovechamiento de las instalaciones de que disponga el puerto marítimo de dicha localidad.

Hubo ocasiones posteriores para celebrar la efeméride *(Fotos pág. anterior)*.

Una de las calles de la Base aérea de Gando que rememoran la historia africana de la Unidad.

En una calle de la Base Aérea de Gando se alinean los edificios del 802 Escuadrón, de Preparación de Vuelos y de la Central Eléctrica. Se denomina "Calle Escuadrilla del Desierto", un pequeño homenaje al más remoto precursor del Ala 46, cuyo origen hay que buscar entre la arena, el mar y el abrasador viento del Sahara, a finales de la década de 1920[1].

Los inicios del Ala 46 están ligados a los distintos asentamientos españoles en África Occidental, en especial al de Cabo Juby, y a la repercusión que tuvieron en la economía, en la seguridad y, sobre todo, en el desarrollo de las comunicaciones aéreas de la primera mitad del siglo XX en las islas Canarias. La ocupación de los territorios del Sahara Occidental como consecuencia de los tratados y convenios franco-españoles sobre el protectorado de Marruecos se llevó a cabo con enormes dificultades debido a la situación político-económica de nuestro país y a la falta de medios que garantizasen el control eficaz sobre un territorio que se mostraba frecuentemente hostil.

A comienzos de 1928 se estableció en Cabo Juby la 1ª Escuadrilla del Desierto con la misión de prestar apoyo con sus vuelos de vigilancia a las comunicaciones y enlaces aéreos locales e internacionales, protegiendo de este modo a la incipiente aviación civil de los riesgos y las eventualidades del desierto.

Los vuelos sobre el desierto de aquella época, tanto comerciales como militares, estaban sujetos a frecuentes dificultades. Los aterrizajes forzosos y los accidentes, cuando se producían, conllevaban muchas veces secuestros o ataques por las cabilas de la zona por lo que la rápida actuación de los efectivos aéreos era fundamental para la protección de sus usuarios.

Como dice Manuel Ramírez Muñoz, en su obra "Para las aves de paso":

> …«*volaban siempre en parejas y acompañados por un intérprete moro. En caso de avería, si no podía recuperarse el avión, su tripulación era recogida por el compañero, y si caían prisioneros, la misión del intérprete era negociar un rescate*».

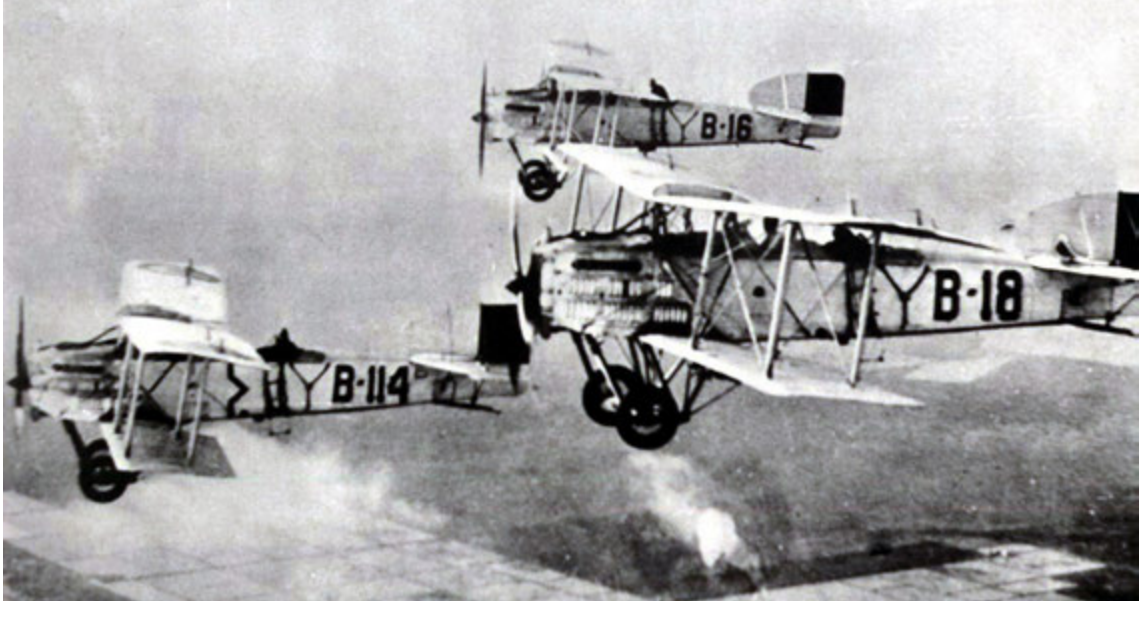
La compañía LAPE, ante los peligros que acechaban sobre el desierto, llevaba impreso en el billete el siguiente aviso: *"El recorrido se desarrolla en más de 300 km sobre el desierto, cruzado por nómadas insumisos"*.

Cabo Juby: a la izquierda el fuerte español; a la derecha el aeródromo, base de la Escuadrilla del Desierto.

Antonio Gutiérrez Padilla nos relata uno de los peligrosos episodios en su artículo "11 Grupo: aquel desconocido", donde destaca las difíciles condiciones de supervivencia de los hombres de la Escuadrilla del Desierto:

> *«El 21 de mayo de 1930 el capitán Núñez y el sargento Ferrer sufren un accidente al tomar tierra en Cabo Bojador. El capitán Burguete, jefe de la 1ª Escuadrilla, acude para auxiliarles y todos son hechos prisioneros por los nativos. La aviación española, la francesa y un trimotor de CLASSA[2], realizan un reconocimiento aéreo hasta averiguar que los prisioneros se encuentran sin novedad a unos doscientos km de Cabo Juby y a cuarenta de Cabo Bojador. Ante la costa, se sitúan los cañoneros Canalejas y Wad Ras, para apoyar las gestiones de rescate, que tuvieron éxito y los aviadores pudieron regresar a Cabo Juby[3]».*

En 1935 se reorganizó la Unidad, que pasó a denominarse 11ª Escuadrilla, desplegada en Cabo Juby y con destacamentos en Ifni y Villa Cisneros. Su material quedó reducido a tres aviones Fokker y a una avioneta de enlace. Posteriormente, en 1939, estos vetustos aparatos serían sustituidos por cinco Junkers Ju-52[4].



Tres Breguet XIV en formación de vuelo.

El 29 Grupo de Caza

Durante la II Guerra Mundial, la situación geoestratégica de las Islas Canarias y de África Occidental fue un objetivo clave, tanto para las fuerzas del Eje como para el mando aliado. Las violaciones sistemáticas del espacio aeromarítimo bajo jurisdicción española, los planes de una supuesta invasión por parte de la flota aliada y el difícil mantenimiento de la neutralidad, obligaron al Mando a organizar una cobertura aérea capaz de hacer frente a tales amenazas[5].

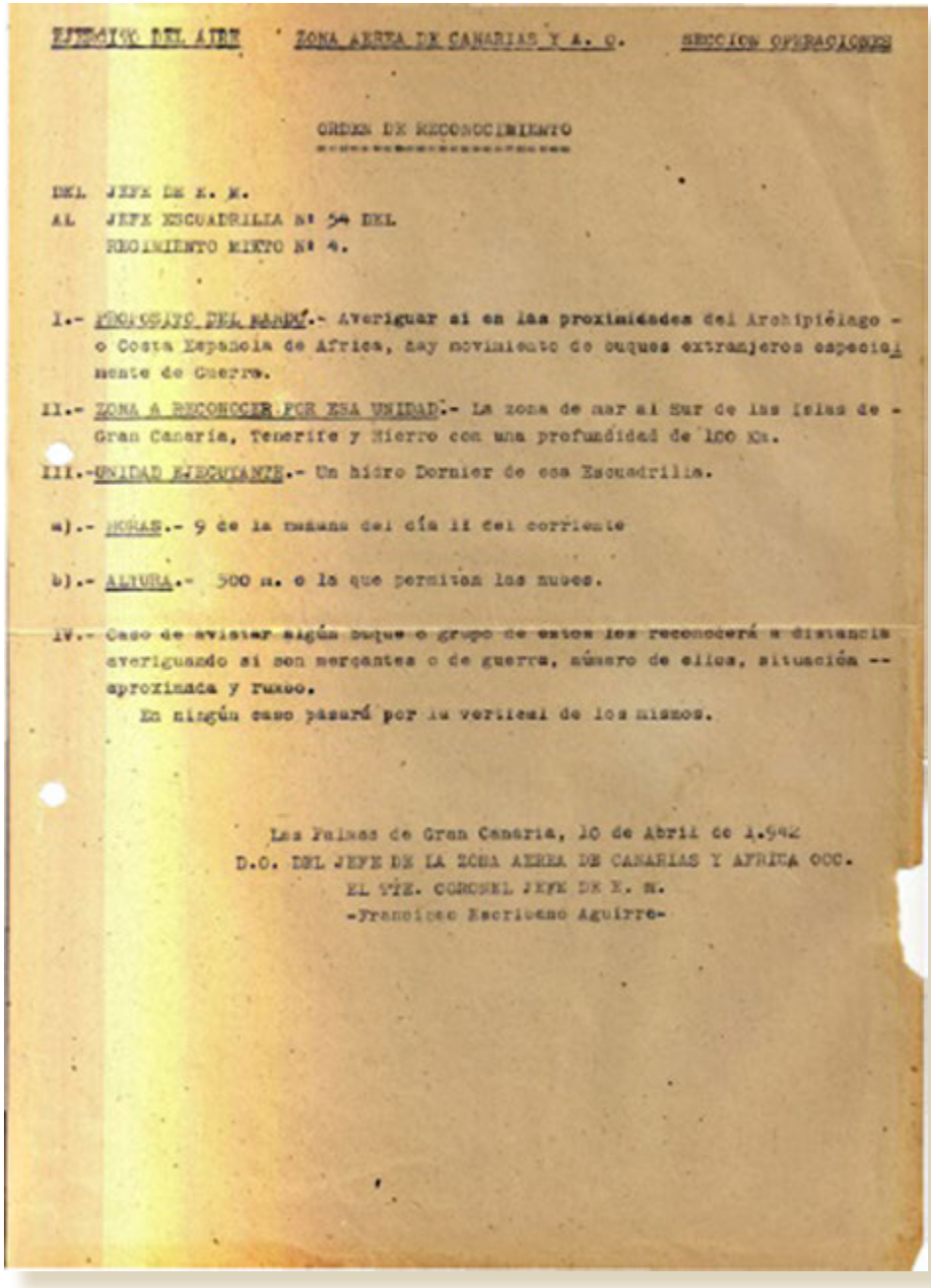
El 1 de agosto de 1940 arribó al muelle de la Base Naval el vapor Castillo de Coca con 24 aviones FIAT CR-32 (C.1) desmontados, procedentes del 22 Grupo del 21 Regimiento de Getafe que fueron destacados en Gando, como el 29 Grupo de Caza.

El 17 de octubre de 1940 se estableció la Zona Aérea de Canarias y África Occidental. A consecuencia de dicha organización, se fundó el Regimiento Mixto nº 4, donde se integraron las siguientes Unidades:

- 29 Grupo de Caza.
- 11 Grupo, compuesto a su vez por:
  - 11ª Escuadrilla con base en Cabo Juby, equipada con Junkers Ju-52.
  - 54 Escuadrilla, dotado con dos hidros Dornier Wal, estacionados en el Puerto de la Luz y de Las Palmas.

Durante la Segunda Guerra Mundial tanto el 29 Grupo desde Gando como los Junkers Ju-52 desde Cabo Juby realizaron varias interceptaciones sobre las diferentes fuerzas aéreas involucradas en el conflicto mundial.

En septiembre de 1952, el Regimiento Mixto nº 4 quedó desactivado y sus Unidades pasaron a formar parte del 4º Grupo de Fuerzas Aéreas. A excepción de los Junkers Ju-52 que seguirían mucho tiempo en servicio, tanto los Chirris como los Dorniel Wal causaron baja, incorporándose distintos aviones ligeros (Huarte Mendicoa y Bucker Bu-131). En 1957, la Unidad pasó a denominarse Ala de Transporte núm. 36, convirtiéndose en Ala Mixta núm. 36 meses después, coincidiendo con el conflicto de Sidi-Ifni.



EJERCITO DEL AIRE ZONA AEREA DE CANARIAS Y A. O. SECCION OPERACIONES

ORDEN DE RECONOCIMIENTO

DEL JEFE DE E. M.
AL JEFE ESCUADRILLA Nº 54 DEL
REGIMIENTO MIXTO Nº 4.

I.- CONOCIMIENTO DEL MAR.- Averiguar si en las proximidades del Archipiélago - o Costa Española de Africa, hay movimiento de buques extranjeros especialmente de Guerra.

II.- ZONA A RECONOCER POR ESA UNIDAD.- La zona de mar al Sur de las Islas de - Gran Canaria, Tenerife y Hierro con una profundidad de 100 Km.

III.-UNIDAD EJECUTANTE.- Un hidro Dornier de esa Escuadrilla.

a).- HORAS.- 9 de la mañana del día 11 del corriente

b).- ALTURA.- 500 m. o la que permitan las nubes.

IV.- Caso de avistar algún buque o grupo de estos los reconocerá a distancia averiguando si son mercantes o de guerra, número de ellos, situación -- aproximada y rumbo.

En ningún caso pasará por la vertical de los mismos.

Las Palmas de Gran Canaria, 10 de Abril de 1.942
D.O. DEL JEFE DE LA ZONA AEREA DE CANARIAS Y AFRICA OCC.
EL TTE. CORONEL JEFE DE E. M.
-Francisco Escribano Aguirre-

En la imagen, una de las órdenes de misión.

Ju-52 del Ala 36 en el Sáhara

Ju-52 en formación sobre el Lazareto.

451
3-
4

El conflicto de Ifni

> *«El 21 de noviembre de 1957, el servicio de inteligencia de Ifni, capta una información que revela un ataque general sobre este territorio y a las 06:00 horas del día 23, numerosos contingentes del llamado Ejército de Liberación asaltan por sorpresa el aeropuerto y unos depósitos de armamento.»*[6]

Pocos días antes, el 26 de octubre de 1957, se había producido el primer acto hostil contra un Ju-52 del 361 Escuadrón en vuelo de reconocimiento sobre Tafurdat, que fue tiroteado desde tierra.

La generalización del conflicto en Ifni iba a suponer cambios de gran trascendencia en la Base Aérea de Gando. En breve espacio de tiempo, la plantilla de Ju-52 del 361 Escuadrón del Ala de Transporte se incrementó vertiginosamente, a los que se unieron varios DC-3 (T.3) destacados desde el Ala 35. Ambas Unidades cubrieron las misiones de transporte aéreo de personal y de material sobre el desierto.

También se desplegó una agrupación de aviones Heinkel He-111 (B.2), los Pedros procedentes de las Alas 25 (Tablada, Sevilla), 26 (Los Llanos, Albacete), 27 (Morón, Sevilla) y 28 (Alcalá de Henares, Madrid). Del Ala 3 de Caza (Villanubla, Valladolid), destacaron los temidos North American T-6 (C.6), mientras que los Messerschmitt Me-109 (C.4) del Escuadrón de Caza-bombarderos nº 71 de El Copero, acudieron desde Sevilla.

Todas estas Unidades serían agrupadas durante el conflicto en la que se denominó 29 Agrupación Aérea.

Estabilizado el conflicto de Ifni en marzo de 1958, aquellas unidades expedicionarias continuarían en Gando pero bajo la nueva denominación de Ala Mixta núm. 36 con los siguientes escuadrones:

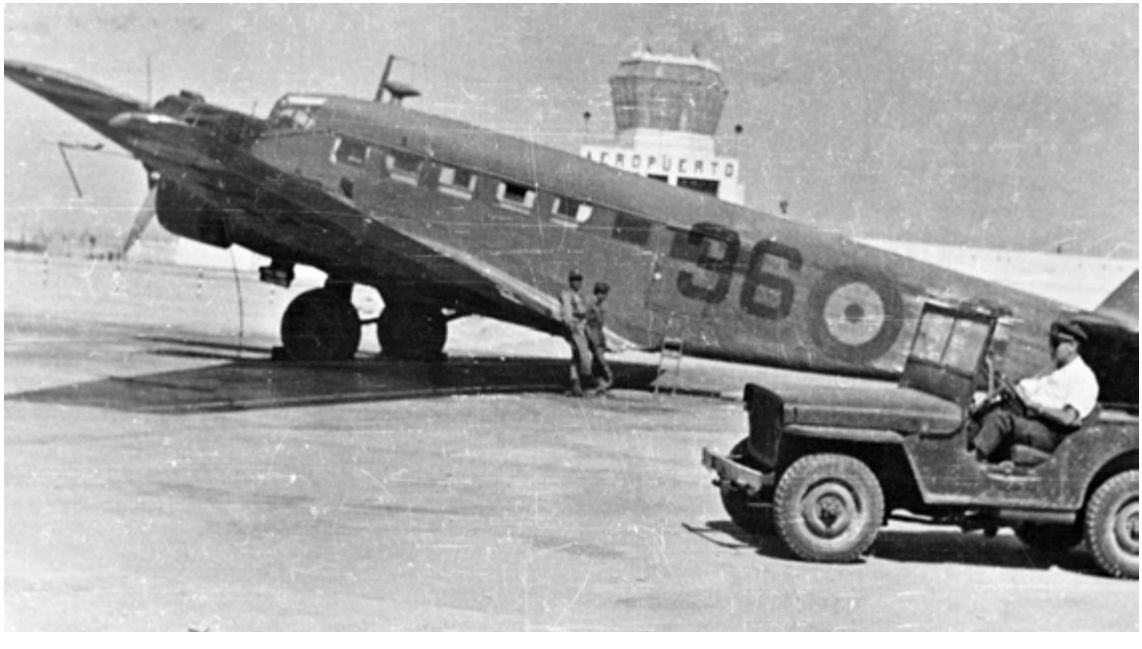
- 361 Escuadrón: Ju-52
- 362 Escuadrón: He-111
- 363 Escuadrón: T-6
- 364 Escuadrón: Me-109

Escuadrilla de "Pedros" sobre la pista de la B.A. de Gando.

ACTUACIONES DE LOS ESCUADRONES DE LA BASE AÉREA DE GANDO EN IFNI [7]	
Misiones de ametrallamiento y bombardeo	354
Bombas lanzadas	2.800
Cartuchos disparados	43.000
Cohetes lanzados	222
Misiones de reconocimiento	341
Misiones de transporte	1.218
Lanzamiento de paracaidistas	31
Paracaidistas lanzados	427
Material y víveres transportados (en kilos)	91.500

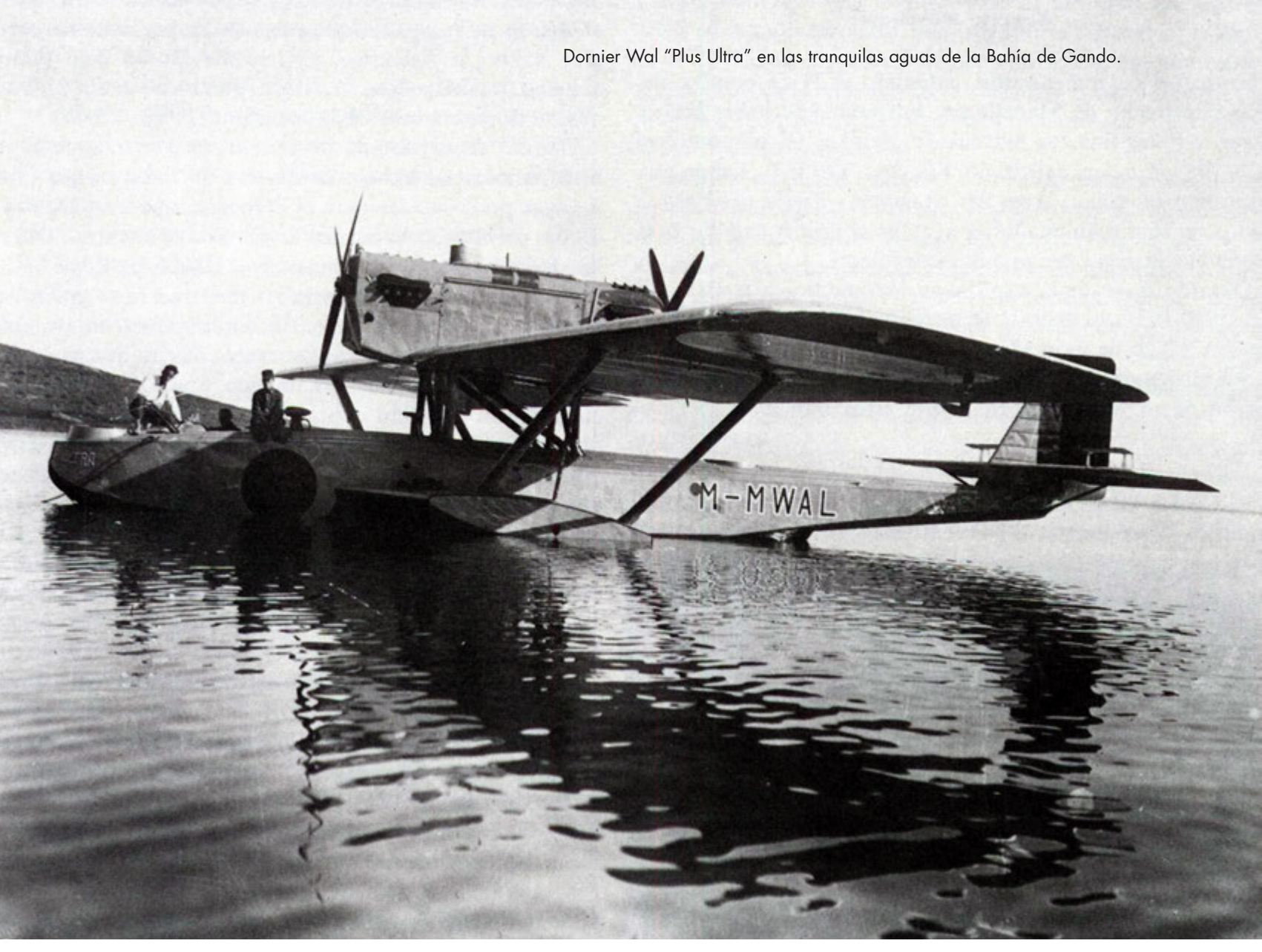
Me-109 sobre la arena del desierto.

36
40.7
C.4.K-104


36

LA UNIDAD Y SUS ESCUADRONES 1940-1958				
FECHA	DENOMINACIÓN	ESCUADRONES	MATERIAL	UBICACIÓN
Noviembre 1940	Regimiento Mixto del Aire Nº 4	29 Grupo Expedicionario de Caza	FIAT CR-32	Gando
		11º Escuadrilla	Junkers Ju-52	Cabo Juby Ifni Villa-Cisneros
		54º Patrulla Hidros del Atlántico	Dornier Wal Fairey Swordfish	Las Palmas de GC
Septiembre 1952	4º Grupo de Fuerzas Aéreas	11º Escuadrilla	5 Junkers Ju-52 Huarte-Mendicoa	Gando / Ifni Gando
Septiembre 1957	Ala de Transporte Nº 36	361 Escuadrón	Junkers Ju-52	Gando
Septiembre 1958	Ala Mixta Nº 36	361 Escuadrón 362 Escuadrón 363 Escuadrón 364 Escuadrón	Junkers Ju-52 Heinkel He -111 T-6 Texan Me-109	Gando

Dornier Wal "Plus Ultra" en las tranquilas aguas de la Bahía de Gando.



Ju-52 del Ala 36 en vuelo sobre Gran Canaria. 1958.

36 114
36 205
36 207

He-111, T-6 y Junkers, testigos de tantas patronas y juras de bandera.

La bahía de Gando, punto de encuentro de culturas

Jorge Clavero Mañueco

La bahía de Gando ha sido el puerto natural más seguro de Gran Canaria y por tanto su punto de entrada durante siglos.

Desde que en el siglo XIV llegara la primera expedición ibérica a esta bahía, hasta nuestros días Gando, por diversos motivos, ha sido y es, un punto de encuentro de culturas y civilizaciones en el archipiélago canario.

La primera expedición de la que se tiene constancia escrita fue promovida por el Papa Clemente VI, en 1360, con el ánimo de iniciar la evangelización y establecer comercio con la isla de Gran Canaria. Los cinco monjes franciscanos que acompañaban a los navegantes mallorquines y aragoneses dirigieron la construcción de la primera torre-orador en Gando. Desavenencias con los indígenas del Guanarteme de Telde llevaron a la aniquilación de la expedición de la que en un principio sólo se salvaron los monjes. A esta torre le siguió una segunda, construida por el caballero castellano Diego de Herrera que desde Lanzarote y cien años después del primer intento volvió a tomar contacto con los moradores de la comarca de Telde. Poco duró el éxito de este segundo intento pues a los dos años los isleños volvieron a atacar y destruir a hombres y edificios. Hubo en Gando una tercera y una cuarta torre hasta la actual de 1740, que es la quinta en este mismo lugar.

La actual Torre de Gando, fue mandada construir por el Mariscal de Campo D. Andrés Bonito de Pignatelli (1740), dentro de un plan nacional de defensas de las costas ordenada por el Rey Felipe V el Animoso, primer rey Borbón en España.

Esta bahía ha acogido hechos singulares en la historia de España, como cuando en agosto de 1492 MartÍn Alonso Pinzón en el viaje al Nuevo Mundo, fondeó La Pinta, para reparar el gobierno de la nave. O muy posteriormente en 1926, cuando desde estas aguas despegó el Plus Ultra, con el comandante D. Ramón Franco en curso a Argentina. Desde las Torres de Gando se ha defendido esta bahía en diversas ocasiones, como en 1595, contra el corsario Francis Drake o en 1741 contra una balandra inglesa y un buque corsario que trataron de apoderarse de buques isleños varados en Gando. Todo ello constituye un entramado de historias a lo largo de siete siglos que unen a los grancanarios con peninsulares, europeos y americanos, a través de la bahía y el páramo de Gando hoy aeropuerto internacional.

La Torre de Gando, fue reconstruida junto con las obras de la segunda pista de la Base/ Aeropuerto a finales de los años 70 y es un reflejo fiel de los planos de sus diseñadores, los

ingenieros militares La Pierre y La Rivière concebidos en la primera mitad del siglo XVIII. En la actualidad y tras unos trabajos de mantenimiento en 2015, alberga un museo dedicado a la historia de la Torre y la Bahía de Gando.

El Lazareto de Gando

Las plagas contagiosas de gripe y cólera morbo, que acosaron al archipiélago Canario en el siglo XIX, hicieron necesaria la construcción de un centro sanitario de aislamiento para apestados y posibles afectados de barcos provenientes de puertos sucios. Tras varias dificultades y dado el apoyo decidido del Ministro de Gobernación de la época, el teldense D. Fernando de León y Castillo, se acuerda en Consejo de Ministros construir una instalación de aislamiento, observación y curación de enfermedades contagiosas, en el páramo de Gando, isla de Gran Canaria. El diseño del proyecto es encargado al ingeniero de caminos D Juan de León y Castillo, quien lo termina en 1893.

El Lazareto es una obra de ingeniería digna de estudio por su sencillez y orden. Compuesto por cuatro partes totalmente aisladas denominadas Limpia, Sucia, de Apestados y de Observación, contaba en su plantilla con un doctor, sanitarios, cocineros, celadores y guardias. En esa época el aislamiento, el cloro y la flor de azufre eran los métodos de cura y desinfección. En el centro del Lazareto, una capilla en forma de torre, denominada el templete, hacia las labores de orador y observatorio del centro.

Además del Lazareto, el proyecto constaba de un aljibe y su acometida de agua. El abastecimiento de agua, por la distancia a los manantiales de Guayadeque y la dificultad de la acometida, supusieron un tercio del presupuesto total, que se elevó a la cantidad de 725.000 pts. Hay que significar que el aljibe hoy se encuentra en perfecto estado y es el que abastece a la Base Aérea.

Además del Lazareto y su acometida de agua, el proyecto en su conjunto constaba de un puerto en la Bahía de Gando, para desembarco de enfermos y una carretera que unió la península de Gando con Telde. Ninguno de estos dos proyectos se llevaron a cabo, en principio por falta de financiación y posteriormente porque las grandes infecciones y plagas desaparecieron en el comienzo del siglo XX.

El Lazareto de Gando, como lazareto, sólo se utilizó una vez. En 1918, se declaró en la península una epidemia de gripe. El vapor Infanta Isabel, en viaje desde La Coruña, a Las Palmas y posterior La Habana, sufrió un brote de gripe neumónica, que dejó 5 muertos en la primera etapa. Al llegar a las Palmas, las autoridades portuarias impidieron el desembarco por miedo a contagio y dirigieron el vapor a Gando. Allí se desembarcaron 550 personas afectadas y trasladadas para su tratamiento al Lazareto donde fallecieron 44 hasta el fin de la epidemia.

Tras este episodio, el Lazareto fue cayendo en el olvido y abandono. En un primer momento fue entregado al Cabildo, luego se utilizó como cuartel del Ejército de Tierra, posteriormente como oficinas del incipiente aeropuerto en los años 30; fue prisión en la Guerra Civil, hasta que en 1940 se entregó al Ejército del Aire formando parte de las instalaciones permanentes de la Base Aérea hasta nuestros días.

De la fábrica original del Lazareto se conservan el Aljibe, en perfecto estado de conservación y funcionamiento, y el Templete muy deteriorado. No obstante en este 2015, se ha conseguido la implicación del Cabildo Insular de Gran Canaria en la restauración de este edificio icono del Lazareto.

ANECDOTARIO Y ARCHIVO GRÁFICO

La playa de Gando y la playa del Ámbar

La playa del Ámbar ha sido siempre puerto de arribada de los más inesperados invitados. El 30 de octubre de 1961 apareció un cetáceo varado que sorprendió a más de uno. Exactamente 20 años después, en junio de 1981, volvieron a aparecer cetáceos en Gando.

Hoy en día siguen varando en esa playa las más diversas capturas. En la foto, la noticia del decomiso en el diario Canarias[7]. A la derecha, parte del equipo encargado de efectuar la aprehensión: cabos primeros Dani Cordero, Roldán y "Jimy" Sánchez

En la imagen inferior, el personal de Gando haciendo entrega del decomiso a la Guardia Civil. A la derecha, otro de los regalos que deja el mar en la playa del Ámbar, una baliza que embarrancó unos años antes, al parecer procedente de Canadá.

Periódico Canarias 7 - 11 de marzo de 2006

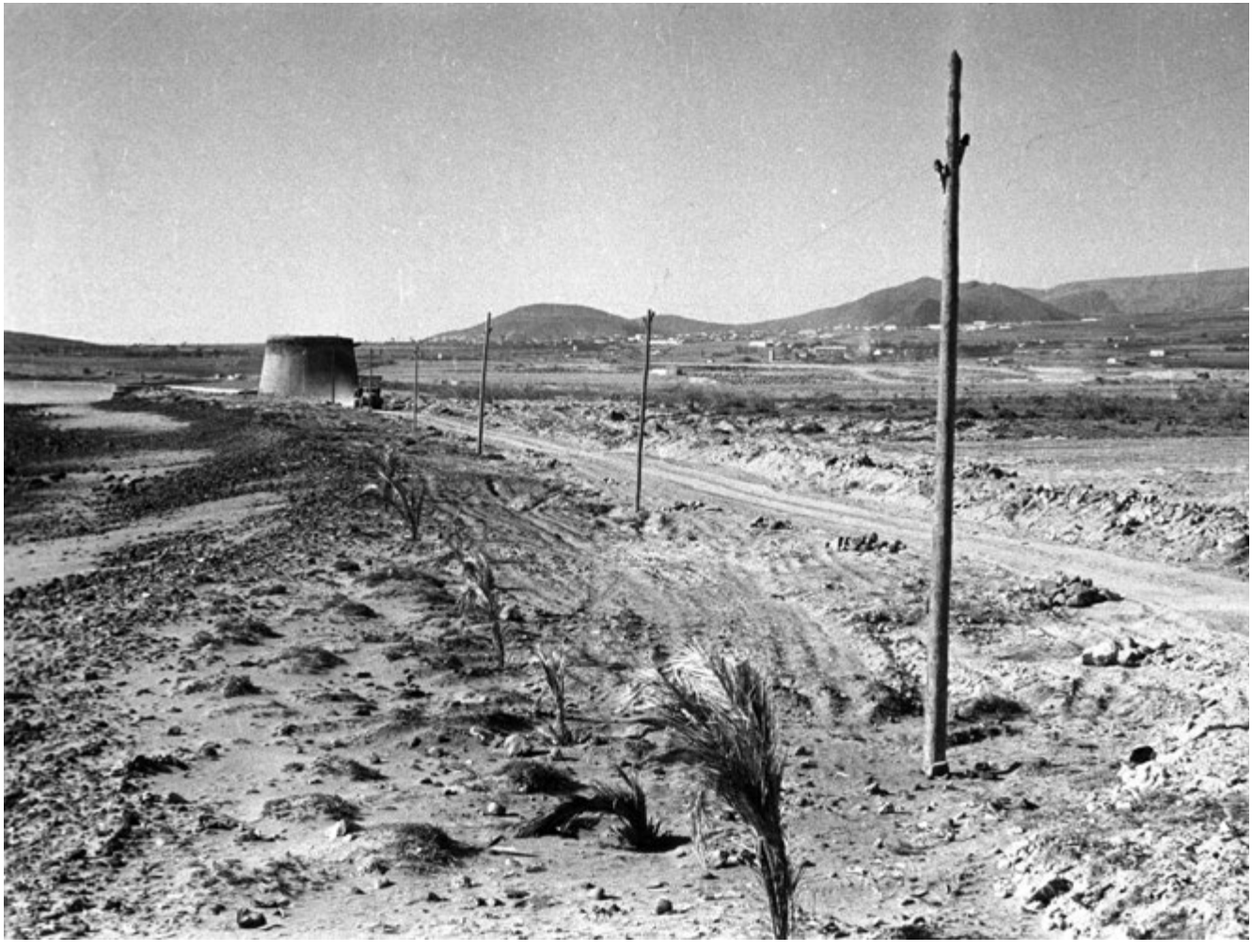
SUCESOS

500 KILOS DE HACHÍS A GANDO

» UNA ZODIAC CON TRES MARROQUÍES Y LA DROGA LLEGÓ A LA ZONA MILITAR ANEXA A LA BASE AÉREA

La Torre de Gando y el paisaje desértico del páramo

En 1964 todavía no se había restaurado la Torre de Gando. El paisaje ha cambiado mucho desde entonces, sobre todo gracias al programa de reforestación contra la corrosión que se inició en los años ochenta.



El servicio marítimo. En los años sesenta no se estilaba disponer de una embarcación en propiedad.

Los concursos de la Patrona. Ayer y hoy

Las celebraciones de la Patrona incluían todo tipo de competiciones. En la foto, el concurso de tiro del año 1961.

Línea de tiro con el instructor a la derecha.

Fue diana…

La línea de tiro en 2015. Los fusiles HK de hoy en día disparan solos, prácticamente.

Concursos de cucaña y piñata.

Sin palabras.

Balonmano en el Patio de Armas.

Carreras en el H-2.

Carreras con cuchara y huevo.

Gando Extrema 2014.

Natación Patrona1961.

Natación Patrona 2014.

Actuaciones en el teatro de la Base.

Exceso de velocidad.

Vehículo de Sanidad.

Concurso de aeromodelismo de la Patrona de 1961.

La playa en enero de 1962 con el Lazareto y su minarete tras el chamizo del bar playa.

Vista general de la playa en 1962.

461
19

Una historia unida a la de las Islas Canarias

• Heinkel He-111 B.7 "Pedro"

Diciembre de 1957 – Abril de 1976

30 aviones de dotación en sus distintas versiones (B.2I, BR.2I y T8.B) de bombardero, reconocimiento aéreo, fotografía y transporte, procedentes de las Alas 25, 27 y 28.

Fue primer avión en dotación en el 362 Escuadrón, precursor del 462 Escuadrón.

Horas de vuelo: 12.016

• SAETA

Junio de 1970 – Junio de 1976

La Base aérea de Gando contó con un total de 24 aviones Saeta y destacamentos en las bases de El Aaiún y Villa Cisneros en el Sahara Occidental, desde donde realizaron diversas misiones de reconocimiento, y ataque a los grupos rebeldes del Frente Polisario y el FLU.

Estos primeros reactores de fabricación española fueron gradualmente sustituyendo a los antiguos "Pedros".

Horas de vuelo: 17.466

• El Ju-52

Mayo de 1941 – Julio de 1972

Trimotor de bombardeo y transporte, acaparó el periodo de más auge y operatividad del Escuadrón. Sufrió su primer hostigamiento enemigo el 26 de octubre de 1957, al ser tiroteado mientras realiza un reconocimiento sobre Squia El Jamra.

Actuó como improvisado bombardero sobre Tzelata y Tiliuín cuando tropas españolas eran asediadas por el enemigo, utilizando para ello bidones de combustible de 50 litros activados con una bomba de mano. Fue el principal colaborador del transporte de tropas entre Gando-El Aaiún

Horas de vuelo: 24.724

• TEXAN T-6

Febrero de 1958 – Junio de 1976

Primer avión en dotación en el 363 Escuadrón y luego en el 463. En 1959 se disponía de 13 aviones cuyo número se incrementó hasta 24 aviones en Gando y 6 destacados en El Aaiún.

Llamado por los saharauis "Tallara Guayete" (pequeño avión) fue la aeronave más temida por su gran eficacia en las operaciones en el desierto, como la denominada Operación Teide.

En los momentos de mayor intensidad de las operaciones, durante el periodo de la descolonización del Sahara, fueron pintados de camuflaje, realizando, entre otras, operaciones de reconocimiento, unas 165 misiones contra el Frente Polisario y el Ejército de Marruecos, así como de protección en el repliegue y evacuación del territorio.

Horas de vuelo: 69.030

• DC-3 (DAKOTA) T-3

Julio de 1970 - Mayo de 1976

El Douglas DC-3 se convirtió en uno de los aviones de transporte aéreo más significativos en la historia de la aviación comercial del siglo XX, cuando el 90% del tráfico mundial en los años 30 y 40 del siglo pasado era atendido básicamente por este tipo de aeronaves. En el ámbito militar, el DC-3 fue el transporte más importante en el arsenal de muchos países, por su facilidad de transportar soldados, armas víveres y material a cualquier destino.

En la Base Aérea de Gando ha sido el componente de menor permanencia en el 461 Escuadrón del Ala 46, sustituyendo al veterano Junkers Ju-52 a partir de 1970. Fue un destacado protagonista en la "Operación Golondrina" durante el proceso de descolonización del Sáhara.

Horas de vuelo: 23.768

FEBRERO, 1964.

LA CREACIÓN DEL ALA MIXTA 46

El año 1965 fue el de la creación del Ala 46. También fue una época clave en la modernización del Ejército del Aire, gracias a la firma de varios contratos de producción de aeronaves que, con el tiempo, constituirían la columna vertebral de muchas Unidades de nuestro Ejército[1].

Imágenes de la vida en Gando

La creación del Ala Mixta 46 se produjo con una breve comunicación de la superioridad exenta, como suele ser costumbre en las grandes ocasiones, del más mínimo boato.

CREACIÓN DEL ALA MIXTA
NÚM. 46

> Por una comunicación del Jefe de la Unidad, fechada el 24 de marzo de 1965 con el número 1.256, queda constancia de que "de acuerdo con órdenes de la superioridad, a partir del 1 de abril de 1965, el Ala Mixta Núm. 36 pasará a denominarse Ala Mixta Núm. 46".

Un año después de la creación del Ala 46 y coincidiendo con la Patrona de Aviación, se produce la entrega a la Unidad de su estandarte, donación del Cabildo Insular de Gran Canaria. La madrina de honor fue la Sra. de Díaz Bertrana, esposa del presidente del Cabildo. En la imagen, el momento de la entrega, en presencia del Col. Suárez Ochoa, por entonces jefe del Ala Mixta 46 (10 de diciembre de 1966).

En el desfile del día de la Patrona de 1966 se entrega del estandarte al Ala 46. La ceremonia estuvo presidida por el general de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental D. Carlos Rute Villanova, acompañado del 2º jefe, González Cutre, el Vicealmirante Sánchez Barcáiztegun, comandante jefe de la Base Naval de Canarias, el Gobernador Civil Sr. Fernández Galar y el Presidente del Cabildo de Gran Canaria Sr. Díaz Bertrana.

La Virgen de Loreto, Patrona de Aviación

Nuevo estandarte para el Ala Mixta de la Base Aérea de Gando

Fue entregado por el Cabildo Insular, actuando de madrina la esposa de su presidente

El coronel Suárez Ochoa hizo historia de la emotiva vinculación de la unidad a Las Palmas

VNA
LIBET

ESCUADRONES Y AERONAVES DE LA ÉPOCA			
FECHA	DENOMINACIÓN	ESCUADRONES	MATERIAL
Abril 1965	Ala Mixta nº 46	461 462 463	Junker Ju-52 Heinkel He-111 Texan T-6
Noviembre 1967	46 Grupo de Fuerzas Aéreas	461 462 463	Junker Ju-52 Heinkel He-111 Texan T-6
Mayo 1971	Ala Mixta Nº 46	461 462 463 464	Junker Ju-52, DC-3 Heinkel He-111, Saeta Texan T-6 Northrop F-5, F-1

Junkers Ju-52 con los numerales del Ala 46 en Gando.

Ju-52 del 461 Escuadrón en 1969.

T-6 del 463, ante un display de armamento.

Foto de la cabina del SAETA.

Accidente en pista del "Pedro" número 15.

EL HEINKEL 111. LOS *PEDROS* DEL ATLÁNTICO

En 1967, año de la creación del Ala 46, nuestros queridos "Pedros" estaban ya en sus últimos años de vida operativa, después de haber entrado a formar parte de la aviación española en 1939. Aún debieron, sin embargo, seguir prestando servicio durante ocho años más.

Un "Pedro" del 462 sobre la costa en maniobra de aproximación.

Dos "Pedros" vuelan sobre el Atlántico.

Amerizaje forzoso con un HE-111 Pedro[1]

Por Salvador Tomás Rueda
Fotos aportadas por el autor

Día dos de mayo de 1969. 46 Ala Mixta de la Base Aérea de Gando en la isla de Gran Canaria (islas Canarias. España) 08:00 horas; en el 462 Escuadrón de Fuerzas Aéreas se prepara la operativa del día. Sólo hay programadas tres operaciones: un viaje al Aaiún para llevar unos repuestos, una prueba de avión post revisión y una formación de tres He-111 Pedro.

Para esta última operación se designan tres pilotos, entre los que se encuentra el que suscribe, con nuestras respectivas tripulaciones, mecánico de vuelo, bombardero y radiotelegrafista.

Como el vuelo es de entrenamiento rutinario se plantea volar en formación abierta y como objetivo, tratar de localizar la isla de San Borondón. Obviamente el objetivo era más lúdico que real y, simplemente, serviría como ejercicio de navegación mar adentro, ya que dicha isla obedece a una leyenda popular sobre una pretendida isla que aparece y desaparece desde hace varios siglos. Y el *leitmotiv* de elegirlo fue porque en esos días había vuelto a ponerse de moda debido a que unos pescadores juraban haberla visto y había sido publicado en la prensa local como curiosa noticia.

Para la preparación del vuelo se tuvo en cuenta, de forma anecdótica, la teórica ubicación de la isla referida por Leonardo Torriani, ingeniero encargado por Felipe II para fortificar las islas Canarias a finales del siglo XVI, y supuestamente localizada al oeste del archipiélago,

a 550 km en dirección oeste-noroeste de la isla de El Hierro y a 220 km en dirección oeste-sudoeste de la isla de La Palma; aunque existían otros testigos, como estos últimos, que decían haberla visto situada entre las islas de La Palma, La Gomera y El Hierro.

Pero, afortunadamente, las circunstancias se pusieron en contra de nuestro pretendido plan de vuelo, como se explicará a continuación, y gracias a ello no tuvo el incidente un fatídico resultado. Cuando ya estábamos los tres bombarderos calentando motores en el aparcamiento del escuadrón, nos comunicaron por radio que esperaban al capitán, que iba de jefe de la formación, en el despacho del Sr. Coronel para la Junta Económica mensual, urgentemente convocada. Nos quedábamos sólo dos aviones.

Consultado el piloto del otro avión, decide éste que saliéramos en pareja para seguir con lo planificado. Pero cuando procedíamos rodando hacia cabecera de pista el avión del nuevo jefe de patrulla presenta de repente una avería de radio. Se acuerda que, mientras se repara la avería, me anticipe yo haciendo un vuelo local de una media hora y espere por las inmediaciones la reincorporación del otro avión, que será comunicada en su momento por radio. Así se realiza y despego con mi avión minutos más tarde. Como no debía alejarme demasiado a la espera del compañero se acuerda, consultando distendidamente con la tripulación, acercarnos a la vecina isla de Tenerife para hacer un poco de turismo aéreo. Y así procedemos. Después de alegrar por unos minutos nuestros ojos con tanta belleza procedemos a regresar a Gando para cumplir con lo ordenado. Descendemos haciendo una amplia espiral y al llegar sobre el mar dispongo acceder a la isla de Gran Canaria por el sur de la misma, en paralelo con la costa y como a dos kilómetros de la misma. Esta ruta nos facilita solicitar aproximación directa a la pista 03. Volamos cómodamente a unos mil quinientos pies sobre el mar.

Mapa de 1707 sobre la supuesta situación de la isla de San Borondón.

Todo parecía ir sin novedad cuando, de repente, a la altura del puerto de Mogán, el motor derecho empieza a fallar. No se detecta fuego. Y, rápidamente, casi sin tiempo para analizar junto al mecánico de vuelo sus posibles causas, el motor se para:

— Depósitos exteriores… VACIADOS
— Gases… ATRÁS
— Paso… ATRÁS
— Avión compensado.
— Puesta en bandera… … PULSAR y SOLTAR
— Llaves gasolina y aceite (del motor parado)… … CERRADAS
— Magneto (del motor parado)… … FUERA
— Persiana (del motor parado)… … EN AUTOMÁTICO

Nos hemos quedado con un solo motor, pero la situación no era excesivamente preocupante. Eran aviones con cierta antigüedad y a pesar de su buen mantenimiento siempre pueden darte un susto. Valoramos rápidamente establecer crucero de emergencia (2.850 R.P.M.) que no tenía limitación de tiempo, pero viendo que el avión estaba perdiendo altura decidimos establecer directamente máxima potencia de emergencia (3.000 R.P.M.) y sobrealimentación +1, con ello

estamos condicionados a no sobrepasar los 135ºC de temperatura del refrigerante y 105ºC de aceite y a mantenerlo así un tiempo máximo de 5 minutos. Como habíamos pasado las localidades de Puerto Rico y Arguineguín, dejándolas en la costa a la izquierda, y estábamos a la altura de la playa de Maspalomas, calculamos que nos encontrábamos a unos 35 km. de la pista de aterrizaje. A la velocidad que nos habíamos quedado reducidos (unos 220km/h) las velocidades para la aproximación final y cortar gases en cabecera eran 250 km/h y 180 Km/h. Necesitábamos nueve minutos de vuelo, y no sabíamos si podríamos llegar.

Traté de recortar distancias sobrevolando tierra para proceder directo a Gando. Pero tal como se estaba poniendo la situación no podíamos descartar un aterrizaje forzoso y el terreno que estábamos sobrevolando hacía inviable dicho potencial aterrizaje. Es esa una zona muy abrupta, con grandes barrancadas. Lo único factible hubiera sido intentarlo en la playa de Maspalomas pero como siempre estaba llena de bañistas. ¡Imposible! Ni pensarlo. Si seguíamos perdiendo altura solo quedaba la opción del mar. Pensé. Y a ella nos tendríamos que acoger.

Torreta delantera del He-111.

El autor, al mando de su He-111.

Hacía minutos que ya el radiotelegrafista había lanzado el Mayday-Mayday, pero como supimos más tarde no se había recibido. Posiblemente por el nivel tan bajo al que ya volábamos en ese momento o por alguna otra razón desconocida. Más tarde nos dijeron que fue un avión de Iberia quien vio el amerizaje y lo comunicó a la Torre de Control. ¡Quietos, quietos! ¡Ya saldremos! Se me ocurrió gritar.

Y así fue. Tras unos segundos eternos el avión quedo parado y flotando pero con el agua empezando a entrar por varias partes, especialmente por las compuertas de las góndolas de las bombas, en este caso vacías. El silencio hasta esos momentos en cabina había sido absoluto, aunque creo que entonces todos gritamos al mismo tiempo. Tiré de la manilla para abrir la salida de emergencia de la puerta corredera situada sobre mi cabeza y estaba atascada, así que dije al tripulante que estaba sentado en el lado derecho que lo intentara con la otra salida de emergencia junto a él y que se abría abatiéndola hacia afuera. Y esta se abrió sin dificultad.

"¡Rápidamente! Fuera todo el mundo."

"¡El último en salir paga las copas!" Se escuchó que decía alguien.

Fueron saliendo los tres tripulantes y, directamente, desde esa misma posición saltaron al mar.

El último en salir fui yo, pero se me ocurrió deslizarme por encima del fuselaje para saltar al mar desde el plano izquierdo que había quedado apuntando hacia la costa. Y sin ningún problema llegamos nadando todos a la orilla. Una vez allí nos abrazamos exclamando:

"¡Nos hemos salvado! ¡Nos hemos salvado!

Cuando nos dimos cuenta el avión había ido flotando, prácticamente detrás de nosotros, arrastrado por la marejadilla y acabó varado a pocos metros de la playa, lo que nos permitió regresar a él varias veces y sacar la documentación del mismo, los paracaídas y las balsas las cuales no habíamos tenido que usar por proximidad a la orilla y alguna otra cosa más, entre ellas mis gafas de sol Ray-ban que se me desprendieron de la cara en el momento del primer impacto.

Como anécdota simpática, los primeros que llegaron al lugar fueron dos muchachos en bicicleta y se me ocurrió pedirle prestada una de ellas para acercarme al pueblo y llamar por teléfono a la Base Aérea. Cuando circulaba camino del cercano pueblo me crucé con una larga fila de vehículos, incluso una camioneta, que llenos de gente iban camino de la playa atraídos por el accidente que habían visto momentos antes. Me miraban y alguno preguntaba gritando: ¿Eres tú uno de los pilotos? En el pueblo solicité en un comercio que me permitieran llamar por teléfono y muy amablemente me dejaron. La anécdota se complementa con que

al hablar con Preparación de Vuelos y solicitar el Oficial de Servicio, el soldadito me gruñó todo nervioso: Lo siento no puedo atenderle ahora… se nos ha caído un avión. Y me colgó el teléfono. Tuve que volver a llamar y antes de que hablara decirle que ¡yo era el piloto de ese avión que se había caído!

En la curiosa fotografía se ve a un Guardia Civil, con el avión al fondo, explicándome (¡a mí!) como había sido el amerizaje. ¡Como si yo no lo supiera! Asimismo, recuerdo que cuando llegaron estos dos motoristas de la Guardia Civil les dije yo en plan de broma: "No irán ustedes a multarme por estar mal aparcado, ¿verdad?"

Anécdotas aparte, afortunadamente todo terminó bien. Ninguno sufrimos ni el más leve daño y solo pudo contabilizarse la pérdida de un avión. Nada hubiera sido lo mismo si ese cúmulo previo de circunstancias relatadas no se hubieran dado y la parada de motor se hubiera producido unos cientos de kilómetros mar adentro en esa extravagante búsqueda de la isla de San Borondón.

Siempre he considerado que nacimos nuevamente ese día.

Ruta de vuelo y lugar del amerizaje.

BR2112I
462 15

AEROPUERTO DE LAS PALMAS

He-111 del 462 accidentado en El Aaiún en septiembre de 1968.

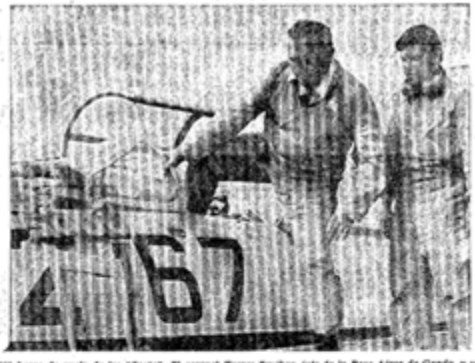
El 28 de diciembre de 1970 tuvo lugar un acto especial para la Unidad y en particular, para el 463 Escuadrón: la celebración de sus 50.000 horas de vuelo. Aprovechando la circunstancia, el sargento Barreto hizo entrega de una placa conmemorativa al Sr. Virgilio Suárez Almeida, en agradecimiento por haberle salvado la vida tras caer al mar en un avión T6 (foto).

El acto de celebración, que tuvo lugar en el pabellón de oficiales de Gando, estuvo presidido por el jefe accidental de la Zona Aérea de Canarias, general Andrés Asensi Álvarez Arenas y reunió a un gran número de antiguos componentes del Escuadrón. El jefe accidental del Escuadrón, capitán Casteleiro, pronunció unas palabras en las que resumió los doce años de existencia del 463 y comentó el hito que suponía alcanzar la marca de las 50.000 horas, muchas de ellas realizadas en vuelos de reconocimiento armado sobre el Sáhara gracias al esfuerzo de muchos hombres. Nueve de ellos cayeron en el cumplimiento de su deber[3].

Asistentes a la celebración de las 50.000 horas del 463 Escuadrón
(relación que publica el Col. Ávila Bardají en Recuerdos Saharianos).

DEL 462 ESCUADRON

Los "Saeta" de la Base de Gando cumplieron 5.000 horas de vuelo



5.000 horas de vuelo de los "Saeta". El coronel Torres Eguibar, jefe de la Base Aérea de Gando, y un técnico de mantenimiento, observan la simbólica corona que indica este tiempo de permanencia en el aire. Un mérito en el que todos tienen su parte

Ayer el Escuadrón 462 de la Base Aérea de Gando, el Escuadrón de los "Saeta", cumplió 5.000 horas de vuelo. Tal tiempo de permanencia en el aire es considerado, dado el tiempo que llevan los "Saeta" en el citado Escuadrón (desde julio de 1970) como una marca muy considerable dentro del Ejército del Aire.

A uno de los aviones se le colocó una simbólica corona

Sobre las 9.30 de la mañana, el coronel jefe de la Base Aérea de Gando, don Francisco Torres Eguibar, acompañado del capitán Galar, montaron en sendos "Saeta" para completar el indicado y más que el periodista la cámara fotográfica, como recuerdo para la posteridad del que este periódico quiere dejar constancia para conocimiento de sus lectores.

El 462 Escuadrón de la Base Gando, este Escuadrón ha tenido tres comandantes jefes: don Fernando Fusté Fernández, don Pascual Maciá Figueira y don Francisco Benítez Góngora, que es quien lo manda actualmente.

se pueden adaptar diversos tipos de módulos de fuego, tales como cohetes, napalm, etc.

La gran seguridad de vuelo de los "Saeta" se configura por el hecho de tener dos

ron adquiridos por Egipto antes de la llamada "Guerra de los Seis Días" entre Israel y los países árabes, pero no tuvieron ocasión de pelear ya que fueron destruidas las bases, como se recordará, de una manera sorpresiva por la aviación judía.

La versión de "Saetas" que existe en la Base Aérea de Gando es la C-10-B y dentro de breve tiempo se traerán diez aparatos de la versión C-10-C, conocidos por "Supersaeta", muy superiores, al decir de los pilotos, a los primeros. Entre otros muchos detalles, los "Supersaeta" sólo vienen preparados para un solo piloto (aunque conviene advertir que a pesar de tener dos mandos, los "Saeta" normales sólo los pilota un único hombre normalmente), lo cual, entre otras cosas, demuestra lo que pudiéramos llamar "mayoría de edad para reactores" de los pilotos del Ejército del Aire español.

El mantenimiento y cuidado de estos aviones es riguroso. Cada 15 horas de vuelo se les somete a una revisión normal; a las 100 horas una más intensa y cada 300 es enviado a Sevilla, donde se les hace un desguace completo. Por último, y cada 400 horas de vuelo, se les cambia de motor. El mérito de la marca que ayer cumplieron los "Saeta" del 462 Escua-

drón es que tales aviones tienen poca autonomía de vuelo (tiempo de permanencia en el aire): unas 3 horas si se asciende muy alto, lo cual ha requerido, por tanto, muchas misiones del tipo más diverso en el escaso tiempo de dos años y medio. Entre otros servicios especiales que cumplen los "Saeta" de la Base de Gando es la de ejercicios de interceptación de radar, para mantenerlo entrenado. Todos los meses, además, se hacen ejercicios de alarma, y constantemente los de tiro, reconocimiento, etc. El 462 Escuadrón participó en las maniobras Calandria, Trinca y Yago, celebradas en Fuerteventura.

Al dejar constancia de esta meritísima labor que realiza el 462 Escuadrón de la Base Aérea de Gando, ahora cuando se cumplen 5.000 horas de vuelo que podrían multiplicarse por muchas más si se cuentan las de revisión y mantenimiento, etc., felicitamos a todos los miembros de esta unidad del Ejército del Aire, desde el coronel de la Base, pasando por su Comandante, hasta el último de los soldados. Que sea enhorabuena.

A. O.

Fotos: Hernández Gil

EL "SAETA", UN AVION ESPAÑOL QUE NO HA TENIDO NINGUN ACCIDENTE

El coronel jefe de la Base Aérea de Gando, don Francisco Torres Eguibar (en el centro), con el comandante del 462 Escuadrón, don Francisco Benítez Góngora (tercero por la derecha de pie) y los oficiales ejecutos a esta unidad del Ejército del Aire, posan junto al "Saeta" que cumplió 5.000 horas de vuelo

Los suboficiales y demás personal afecto al 462 Escuadrón también posaron con el coronel de la Base, el Comandante del Escuadrón y el capitán jefe de mantenimiento

BANCO CENTRAL

DIVIDENDO ACTIVO COMPLEMENTARIO

El Consejo de Administración de este Banco, hacien-

La Provincia - Martes, 11 de enero, 1972. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

En 1972, el SAETA cumplió 5.000 horas de vuelo en Gando a los mandos del coronel Torres Eguíbar. Las siguientes fotografías recuerdan el evento.

Foto: C. Alzola

10 de enero de 1972. El coronel Torres Eguíbar, el Cte. Benítez y el Cap. Martaeche junto con personal de vuelo y mecánicos del 462 durante la celebración de las 5.000 horas de vuelo del Saeta.

La misma foto con otros protagonistas:

Subido al Saeta: Tte. Franco Rial.

De izquierda a derecha, de pie:
Tte. Alvaro Bueso, Tte. Garcia Caneiro, Tte. Bruno Mora, Tte. C. Alzola Linares, Alf. Cuadra, Tte. Bastida, coronel Torres Eguibar (jefe de Base), Tte. Zamarripa Martínez, Tte. Rodríguez Lorca, Tte. Bernal, Tte. Bachiller, Cte. Benítez Góngora (jefe de Escuadrón), Cap. Gallar Barberá y Cap. Marteache (jefe de Mantenimiento).

Agachados: Tte.García Mocholí, Tte. Alonso Galocha, Tte. Rodríguez Paino, Tte. Gil Fernández, Cap. Munáiz Ferrosastre y Cap. Maíllo Hermoso.

6 de julio de 1971. Disertación sobre las bondades del Saeta ante los alumnos de la AGA, a cargo del Tte. Rodríguez Paíno.

Mayo de 1971. Entrega de trofeos de patrulla de tiro en el despacho del coronel Tejeda Guerrero.

En ocasiones se producían despliegues de Unidades de la Península, como durante la Operación Trinca en abril de 1971. En la imagen, *Sabres* y *Caribús* alineados en la plataforma de Gando.

La actividad debió ser frenética. Faltaban teléfonos en la sala. En primer plano Díaz-Merry, en segundo plano Camarero, García y Fraile.

Mientras se sucedían las visitas oficiales y demás actos protocolarios. En la foto superior, visita del Cap. General de Canarias en 1971, pasando frente a un DC-3.

Jura de Bandera frente a la Visera, diciembre 1974. Los familiares de los mozos abarrotaban la zona reservada a los espectadores.

Los príncipes de España visitaron en varias ocasiones el Ala 46 con motivo de actividades oficiales y visitas de dignatarios extranjeros. La familia real ha distinguido a la Base de Gando y al Ala 46 con numerosas visitas.

En la foto superior, visita a la Unidad de los príncipes de Epaña en marzo 1973. Debajo, visita y honores a los príncipes de España y al presidente de México, D. José López Portillo.

EL DOUGLAS DC-3 (T-3) Y EL 461 ESCUADRÓN

Los primeros Douglas DC-3 que estuvieron permanentemente basados en Gando y sirvieron en el 461 se incorporaron por destino en el mes de junio de 1970, cuando la Unidad de entidad superior era el 46 Grupo de FF.AA[4]. Esta denominación constituye un cierto paréntesis en la historia del Ala 46 aquí relatada: el 3 de noviembre de 1967 el Ala Mixta 46 pasó a convertirse en Grupo 46, denominación que recibió hasta el 26 de mayo de 1971 cuando volvió, por designios de la orgánica, a ser de nuevo un Ala.

Hasta la baja del último ejemplar en dotación (el T.3-4, producida el 19 de marzo de 1976), en el 461 Escuadrón sirvieron otros veinticuatro T.3 (T.3-2, 5, 12, 15, 17, 18, 25, 30 a 37, 39 a 41, 46, 47, 49, 50, 53 y 54).

En cuanto a sus indicativos se refiere, inicialmente y mientras convivieron con los T.2B, a ambos tipos de aeronaves les fueron asignados de forma conjunta números individuales, que comenzaron por el 1 y llegaron hasta al menos el 33, precedidos todos por el 461 y separados de él por la escarapela nacional.

T3-31
461
27

Desde la cabina de un DC-3 podemos ver diversos edificios ya desaparecidos: de izquierda a derecha, la primera torre de control de Gando, el antiguo edificio de contra-incendios y la antigua estafeta.

14 de mayo de 1975. Un DC-3 del 461 Escuadrón en Mahbes–Escaiquima, Sáhara. Foto: C. Alzola.

Improvisada cena en el interior del JU-52.

El Cabo 1º Ros armado de pistola y linterna con las que señaló el lugar de aterrizaje.

LOS JU-52

90 grados a la izquierda. Anécdota de los Junkers del 361 Escuadrón

Antonio Gutiérrez Padilla

A través de una sutil neblina surgida tras el relente que se disipa, se dibuja el matutino crepúsculo que rompe el misterio de la fría noche africana. Sigue una radiante mañana del estío sahariano, precursora de la agobiante canícula, propia de las cálidas planicies del desierto.

En El Aaiún da comienzo una rutinaria jornada de actividades para la Escuadrilla de Transporte Aéreo del 461 Escuadrón, destacada en el Sector Norte del todavía Sáhara Español.

La inquisitiva mirada de los tripulantes busca en el cuadro de misiones, la programación de turno. En ella figura el vuelo que ha de cubrir el servicio de estafeta Aaiún-Echedeiría-Aaiún, que tiene asignado el avión JU-52 (T.2B- 273) y su tripulación la componen el capitán Julio Vera, como comandante de aeronave, el teniente Lorenzo Torres, como segundo y los cabos primeros cabo Ros y Bravo Santaolalla, mecánico y radiotelegrafista respectivamente.

Después del frugal desayuno, recogida de la cartera de vuelos y preceptiva revisión ocular del exterior del avión. La carga que se ha de transportar es estibada en el departamento correspondiente. Se compone de víveres, entre los que se cuentan, como más preciados, las verduras y hortalizas frescas tan indispensables en los puestos del interior. Como pasajero figura un cerdo alojado en improvisada jaula que, a su llegada a destino, pasará a integrar la provisión de víveres.

El equipo de apoyo en tierra, informa que los depósitos de combustible del avión han sido cargados para tres horas de vuelo, suficiente para los trayectos de ida y vuelta, previstos los factores de carga, velocidad y distancia a recorrer. Es el 14 de Agosto de 1.961. Todavía ese invento llamado radar, "chivato" frente a los intrusos del espacio aéreo y tranquilizador vigía ante posibles desviaciones del currante volador, no había hecho su aparición ni ejercido su control en aquellas inhóspitas latitudes. Tampoco la técnica de ese tripulante adicional, que es el piloto automático, había llegado a tiempo de incorporarse al poco complejo sistema de navegación del Junkers. Así, el capitán Vera y el teniente Torres han de turnarse en permanecer agarrados a los cuernos de dirección. Por lo demás, el vuelo transcurre plácidamente entre sol y moscas hasta el punto de destino.

Se suceden los minutos que, de alguna forma, marcan la distancia recorrida y la que falta por recorrer. El reloj señala ya una hora y treinta minutos de vuelo. Echdeiría debe estar pronto a la vista. Se imponen los preparativos para las maniobras de aproximación y aterrizaje.

En parábola lenta y a medio gas, el Junkers busca la cabecera de pista autorizada. Las hélices bipalas a mitad de revoluciones, rielan tres discos de plata entre el azul celeste y el ocre del paisaje. Luego del paulatino descenso, el impacto de la toma, seguido del cansino y perezoso rodaje del pájaro metálico que, invicto en cien batallas y en el paso del tiempo, no tiene prisa por llegar a ninguna parte. Aunque periódico, el recibimiento por parte de los moradores del puesto, es siempre un acontecimiento. Es la calurosa bienvenida al cordón umbilical más corto que les une a la civilización y, sobre todo, a las fuentes de suministro.

Alguien reclama un encargo personal solicitado previamente por radio; otro se interesa por los últimos bulos que circulan dentro del mundillo militar y el encargado de Estafeta procede a la descarga de los suministros transportados. Primero los alimentos frescos, después los imperecederos, por último el cerdo. El cerdo que, condenado de antemano al inapelable sacrificio, prolonga sin embargo, temporalmente, su ya de por sí corta existencia gracias al involuntario olvido en El Aaiún del certificado facultativo que garantiza su consumo sin atentar contra la salud del humano depredador.

Por consiguiente debe deshacer el camino volado, en el mismo receptáculo, para hacerlo otra vez debidamente documentado. La bodega del Junkers es ocupada de nuevo con una carga que nada tiene que ver con la transportada anteriormente. Entre otros materiales figura un lote de fusiles que han de pasar por la preceptiva revisión y reparación, en su caso. Dos legionarios que por una u otra razón han logrado autorización para cambiar de aires, al menos por unos días, completan el flete del avión.

Las previsiones meteorológicas anuncian un viento de "morro" que a lo largo de la mañana aumentará su fuerza. Es necesario abreviar el regreso a El Aaiún para eludir en lo posible ese agente desfavorable. Los tripulantes apuran el café, al que obsequiosamente habían sido invitados y se dirigen al avión.

Repetición de las normas para el despegue. Corta y medida carrera por la polvorienta pista de 1200x40 m y en pocos minutos el Junkers vuela de nuevo por la ruta anterior, pero en dirección contraria. Febo deja sentir ahora con fuerza sus rayos. El aire acondicionado, es un elemento que tampoco llega a tiempo de instalarse en el ingenio volador de nuestro relato, pero el hábito a las temperaturas extremas hace más soportable aquel calor de justicia.

El mecánico Ros, un poco trasnochado a causa de una sesión de chistes y chirigotas protagonizada por el humorista de turno en el barracón-dormitorio, que prolongó la velada hasta bien entrada la madrugada anterior, no puede sustraerse a la tentación de Morfeo y dejando para otra ocasión el final de la batalla del Oeste, se deja vencer por un plácido sopor, reparador del deficiente descanso nocturno. No puede recordar, cuanto tiempo permaneció en

aquel inconsciente estado, pero alguna lucecita, allá en un lugar de su cerebro, le hace volver sobresaltado a la realidad.

Su primer movimiento es echar un vistazo a su reloj, lo que le hace calcular que El Aaiún debe estar a pocos minutos. Se levanta y atisba a través de la cabina. Lo que ve le produce profunda extrañeza. Avezado a memorizar los accidentes del terreno, con frecuencia más fiables que las ayudas a la navegación en aquel territorio, las referencias que aparecen ante él no son las previstas. Observa como los pilotos se consultan un tanto perplejos y señalan sus cartas e instrumentos de navegación, llegando a la conclusión de que las marcaciones de dirección son correctas. Transcurren cinco minutos y el viento en contra sopla ahora con más fuerza, pero no debe ser obstáculo para encontrarse ya sobre la vertical de Aaiún, cuya torre de control, perfectamente audible por radio, expresa su extrañeza por la demora en la arribada. Otros cinco minutos y, la desoladora realidad se hace patente: ¡Están perdidos en la inmensa soledad del Desierto!

El Aaiún inquiere insistentemente la situación del avión con resultado negativo. A bordo se plantea ahora otro problema: el combustible. Los cálculos indican que las reservas permitirán una media hora de vuelo. La decisión es continuar por la misma ruta y la alternativa, hacer una toma de emergencia, si antes no llegan a su base.

Pronto los motores empiezan a funcionar intermitentemente, faltos de alimentación y es justamente entonces cuando la tripulación reconoce el terreno que sobrevuela: es la Sebja de Agiomar. ¡Habían hecho 90º a la izquierda y volado unos ciento cincuenta km hacia el sur de El Aaiún! El avión, buen planeador, no obstante su peso y gracias a su tren fijo, apenas tiene problemas para el aterrizaje de emergencia, pese a las escabrosidades del terreno. Era la una de la tarde, cuando Bravo comunica la posición a El Aaiún. Desde allí insisten en que la confirmen, pues no quieren creerlo. También otro Junkers portador de alimentos y de un equipo de recuperación, que había despegado para proceder a la búsqueda, hace caso omiso a los datos suministrados por el radiotelegrafista, por considerarlos erróneos y se dedica a rastrear la ruta Aaiún-Echedeiría. Por fin, visto el resultado negativo del rastreo, pone rumbo hacia la posición señalada, a la que llega sobre las cinco de la tarde.

Después de tomar tierra, el equipo de especialistas investiga las causas de tan desorbitada deriva, comprobando un marcadísimo defecto de funcionamiento de los instrumentos de navegación. Reparada la avería, el avión de socorro, regresa a El Aaiún, llevándose a los pasajeros, pero ha de volver con la provisión de combustible necesaria para que el otro avión pueda ser recuperado. Lo hace sobre las siete de la tarde y despega seguidamente, antes de que se produzca el ocaso.

El combustible que había sido transportado en bidones ha de ser trasvasado a los depósitos del avión por medio de una bomba de mano, en cuyo funcionamiento han de alternar los tripulantes en un ejercicio agotador.

La tarde moría. El espacio previamente utilizado como pista de aterrizaje, ya de por sí difícil y escabroso a plena luz solar, no se presta precisamente al despegue nocturno. Soportar la noche en el desierto se hace inevitable y el gélido manto de las tinieblas saharianas se adueña del lugar. Solo la temprana faz de la luna en cuarto creciente altera ocasionalmente la penumbra, sobre el claroscuro de unas errantes nubes. Hasta que sonría el nuevo amanecer, esperan largas horas entre la vigilia y el sueño, y nuestros protagonistas se aprestan a procurarse el mejor acomodo posible, dadas las circunstancias.

El cargamento de fusiles es despojado de las mantas que lo envuelven; el cerdo es desalojado sin muchas contemplaciones del interior del avión y se convierte en improvisado y a la vez prisionero centinela, bajo unos de los planos. Las raciones de socorro son consumidas con visible apetito, entre comentarios jocosos sobre la azarosa jornada. Sin embargo es pronto para que el silencio se adueñe del cotarro.

Se organiza una tertulia de sobremesa al calor de una fogata alimentada con una buena provisión de arbustos. Cuando se consume, es hora de buscar el cobijo de los improvisados lechos en el incómodo sollado del interior del avión.

Un viento recio levanta miríadas de partículas de arena que golpean furiosamente el rugoso armazón del camello alado y hace crujir el ensamblaje de sus cuadernas. Una liebre noctámbula se asoma curiosa tras una maraña de tomillos, sorprendida por la presencia de los insólitos vecinos. Después, nada; la noche avanza impertérrita en pos de un nuevo día, que la hará retroceder, en virtud del invariable ciclo astronómico.

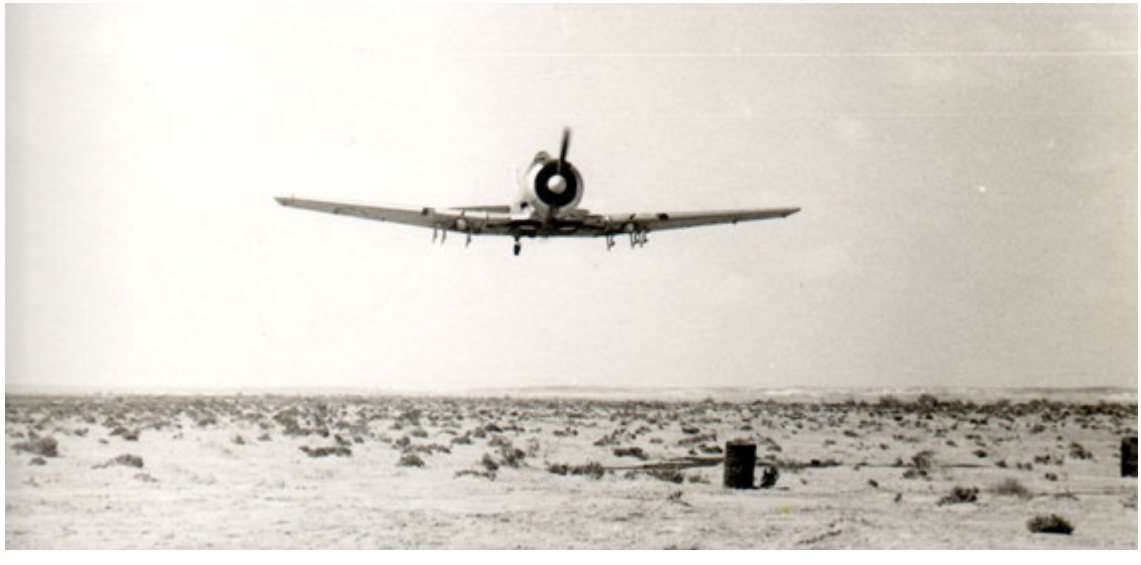
Al fin amanece y un rayo de luz se filtra a través del plexiglás de una ventana y despierta la actividad en el angosto habitáculo. Es el momento de regresar a casa. Rugen los motores, ansiosos de alejarse de aquellos solitarios parajes. Las sinuosidades del terreno no son obstáculo para que, tras la saltarina carrera y la briosa escalada, descienda raudo el dorado manto del desierto.

Ya, en línea de vuelo, la brújula marca con precisión ¿matemática? la ruta de la capital del Sahara Occidental. Esta vez sí la invisible senda del espacio se rinde sumisa a las firmes riendas de Pegaso.

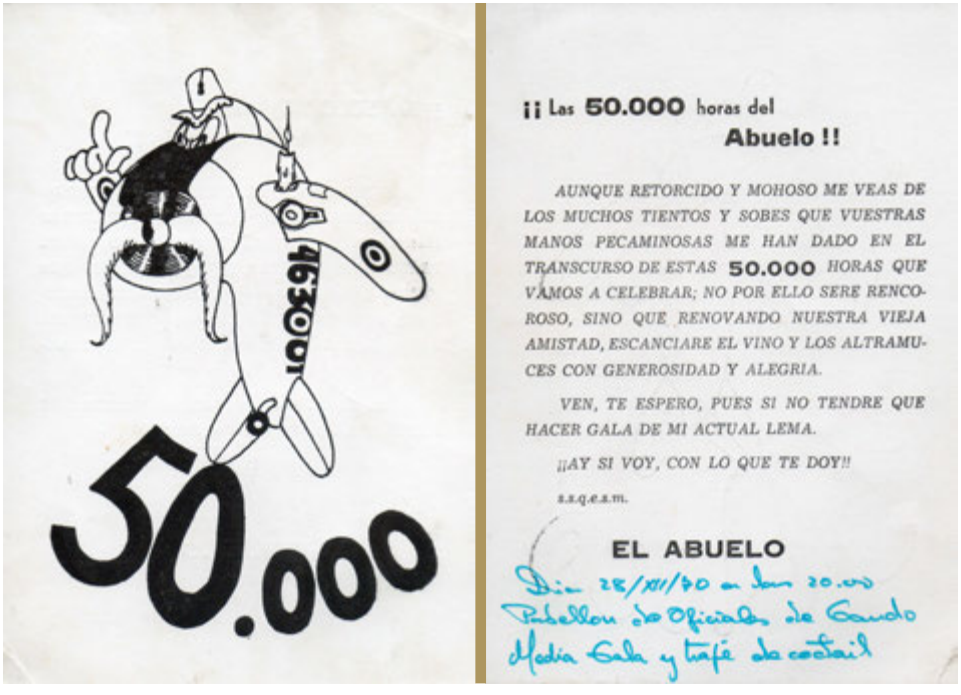
EL T-6 Y EL 463 ESCUADRÓN

El T-6 es, sin lugar a dudas, uno de los aviones emblemáticos del Ejército del Aire. Prestó servicio en el Ala 46, desde donde realizó numerosos destacamentos a los aeródromos saharianos. Su dureza y versatilidad le permitieron adaptarse mejor que otros aparatos más modernos a las condiciones del terreno y al tipo de misiones que se desarrollaban allí.

Fue también avión de escuela y por ello, muy querido por cientos de aviadores españoles que sudaron en su cabina para obtener las alas de piloto del Ejército del Aire.



1971. Pasada de un T-6 en Amseiquir, el polígono de tiro del 463 en el Sáhara.



28 de diciembre de 1970.
Tarjeta de invitación a la cena de las 50.000 horas del T-6.
El anverso: un T-6 mayorcito con cara de pocos amigos.
Foto: C. Alzola.

1.Ortiz, 2. Borrero, 3. Gascó, 4. Carvajal, 5. Dueñas, 6. Peñín, 7. Bayano, 8. Sacristán, 9. Segura Mori, 10. Martínez, 11. Martínez-Darve, 12. Otero.

Un T-6 del 463 frente a la visera.

Colisión en vuelo de dos C.6 de Gando

Col. Ávila Bardají

Por aquel entonces, algunos días despegaban 12 ó 16 aviones para vuelos de instrucción en el Sur de la Isla de Gran Canaria. Aquella mañana con un tiempo espléndido se iniciaron los vuelos con 16 aviones C.6.

Ya en zona y con la altura establecida, el jefe de la formación mandó pescadilla y comunicó que empezaría a realizar looping. Para ello los aviones tenían que juntarse lo más posible. Como aquel número no entraba en la figura del looping vertical, se realizaba con una inclinación de 30 a 45 grados.

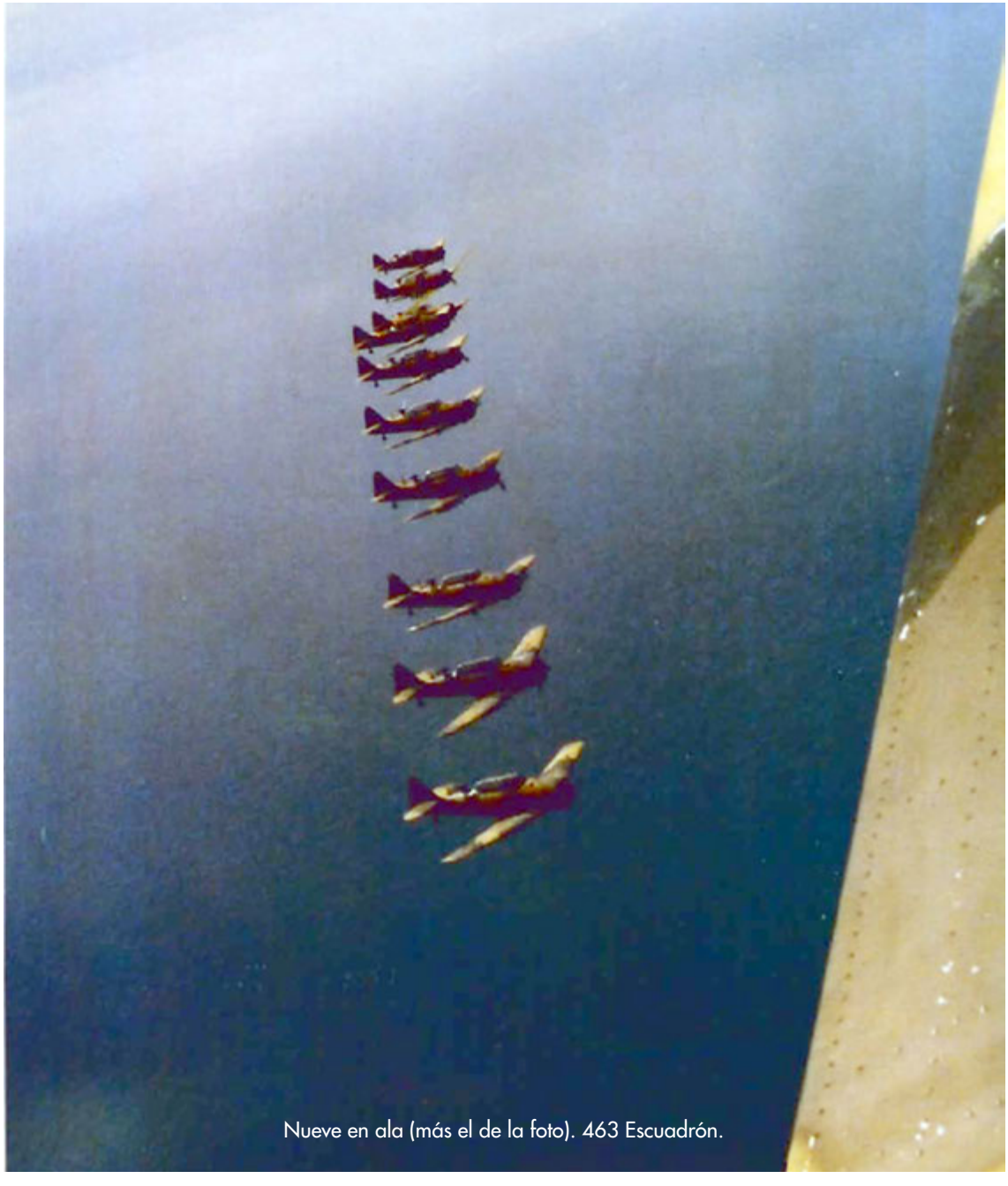
Eran tales las ganas de que aquella figura acrobática saliera, que se apretó la posición de pescadilla lo más posible y se inició la maniobra. Fue tanta la acometividad del punto 5 (Tte. Bayano) que comió con su hélice la cola del punto 4 (Cap. Dueñas). Ante esta situación, el capitán se lanzó en paracaídas, abandonando el avión, y el teniente declaró emergencia, tomando tierra a duras penas minutos más tarde en la Base de Gando.

El capitán amerizó con su paracaídas y poco tiempo después un pesquero logró recuperarlo sano y salvo (con magulladuras de menor consideración).

Se daba la circunstancia de que el único piloto del Escuadrón con título de paracaidista era el capitán Ernesto Dueñas Rodrigo.

Imagen tomada desde otro de los aviones de la formación con el capitán Dueñas y su paracaídas en el agua.

El capitán Dueñas momentos después de ser rescatado.



Nueve en ala (más el de la foto). 463 Escuadrón.

EL 462 SE REACTORIZA. LA LLEGADA DEL SAETA.

Cristóbal Alzola Linares, teniente coronel (r) del Ejército del Aire

El 462 Escuadrón, en su denominación original como 362 escuadrón, perteneciente al 36 Ala Mixta ubicada en la Base Aérea de Gando, recibió sus primeros aviones en diciembre de 1957. Se trataba de bombarderos ligeros CASA-2111, (B.2I) versión construida en España de los alemanes Heinkel 111. En 1970, debido a su obsolescencia evidente, se dispuso sustituirlos paulatinamente por los cazabombarderos Hispano Aviación HA-200B (C.10B), 'SAETAS'. Los B.2I fueron dados definitivamente de baja en abril de 1976.

Para llevar a cabo dicho plan, se programó un curso de vuelo de C.10B, a realizar en la Base Aérea de Villanubla, Valladolid, por un grupo de ocho pilotos, personal mecánico y de armamento. Los pilotos seleccionados fueron:

Cte. D. Fernando Juste Fernández, jefe del 462 Escuadrón. Cap. D. Ismael Gallar Barberá, cap. D. Isaac Maillo Hermoso y tte. D. Pedro Benítez García del 462 Escuadrón. Tenientes D. Jesús Gil Fernández, D. Cristóbal Alzola Linares y D. Antonio Rodríguez Paino, del 463 Escuadrón y tte. D, Carlos Sureda Vázquez, ayudante del jefe de FF.AA.

El curso comenzó en Villanubla a primeros de marzo de 1970 y tras un destacamento en Zaragoza, para efectuar prácticas de tiro aire-tierra en el polígono de Caudé, terminó a principios del mes de mayo, regresando todos a G. Canaria, donde cada uno se rein-

Los primeros pilotos del SAETA en Gando. De izquierda a derecha: Tte. Gil Fernández, Tte. Benítez García, Tte. Sureda, Cap. Gallard, Cte. Juste Fernández, Tte. Paíno, Cap. Maíllo, Tte. C. Alzola.

Foto: C. Alzola.

corporaría a su destino inicial hasta que llegaran los aviones. Durante el curso en Valladolid, se "parió" el parche del nuevo escuadrón, a partir de una idea mía consensuada con los demás, con el 'rayo' (indicativo radio elegido), el Roque Nublo y el lema: "sin palo y con dos…toberas", en clara alusión al primer reactor destinado en Gando.

A mediados de julio arribaron a Gando, previa escala en Lanzarote, los 8 primeros C.10B, pilotados por personal de la base de Villanubla debido a su mayor experiencia y a la dificultad del trayecto. Poco a poco se fueron incorporando los restantes hasta completar la dotación del escuadrón: 24.

En 1970, ocho pilotos del 462 Escuadrón fueron comisionados a Villanubla, Valladolid, para recibir el curso de vuelo en el nuevo SAETA.

Después de un gran rendimiento y efectividad demostradas durante los años calientes en el Sáhara, los Saetas, que incluso estuvieron destacados en Smara (interior del desierto) y

46 ALA MIXTA — 462 ESCUADRON

AVION C.10B — HORAS PILOTOS — AÑO 1972

PILOTOS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E
BENITEZ G									M				
NUNEZ									E				
FUENTE									M				
ALZOLA									M				
FRANCO									M				
BENITEZ									M				
MONCHOLI									E				
AGRA									T				
MAILLO									E				
CANEIRO									M				
DELGADO									M				
INCLAN									M				
SANTANDER									E				
PUJOLAR									E				
CUADRA									T				

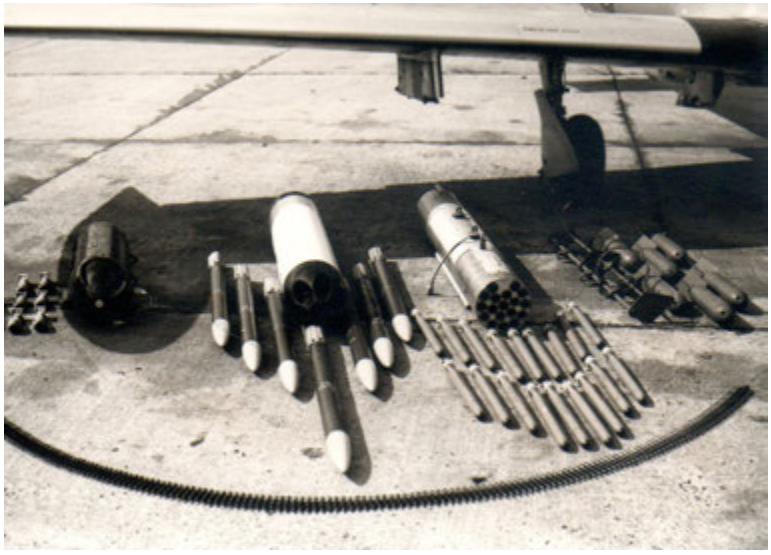
PILOTOS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E
GALLAR									M				
SANTIAGO									M				
BRUNO									M				
PAINO									M				
ALONSO									M				
BACHILLER									E				
HERNANDEZ									M				
OZORES													
VARIAIZA									T				
GIL									M				
BUESO									M				
MONEVA									M				
BASTIDA									E				
DE LA VEGA									T				
OREUS									T				

participaron en misiones de fuego real contra fuerzas del Polisario, abandonaron el Ala 46 a principios de 1976, substituidos por los Northrop F-5B (C.9) que se integraron en el nuevo 464 escuadrón.

Los SAETA del 462 realizaron numerosos destacamentos en el Sáhara, y los aeródromos de Villacisneros, Smara o de El Aaiún se acostumbraron pronto a tenerlos como inquilinos.

Otra imagen del grupo de pilotos del 462 con sus compañeros de Villanubla.

Formación del 462 Escuadrón sobre Las Palmas durante el desfile de la Victoria de 1971. Foto: C. Alzola.

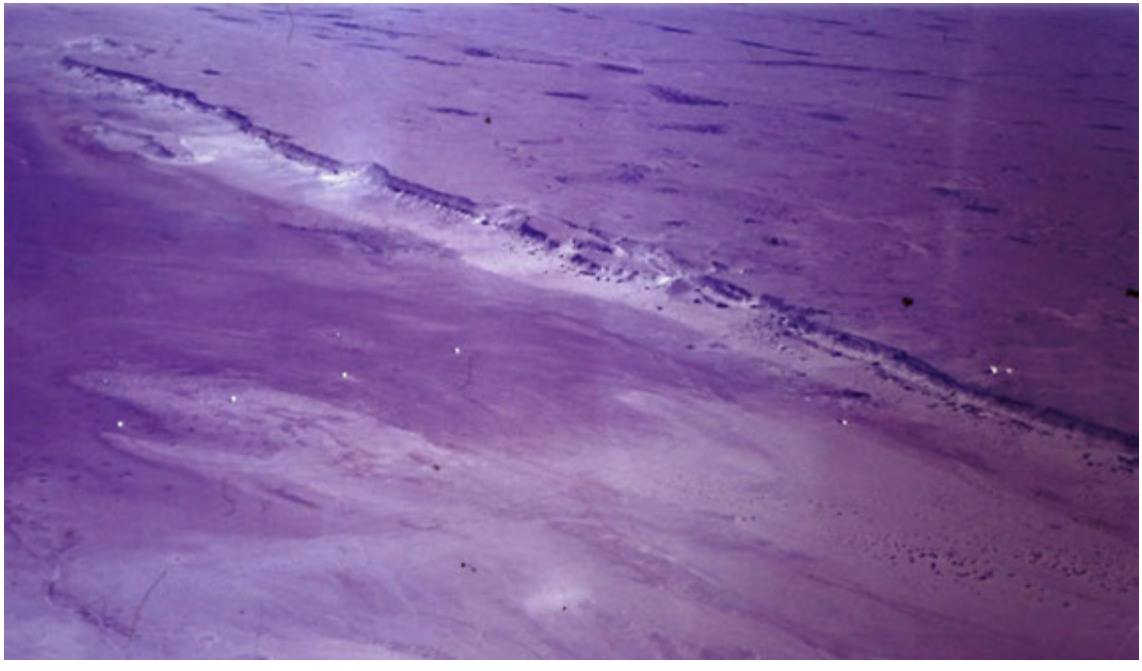


Armamento del SAETA: bombas de rebote, cohetes FAR de 70 mm, cohetes Sneb, bombas de 10 Kg en lanzadores séxtuples y munición de 7,70 de la ametralladora Breda. Foto: C. Alzola.

462-88
-73

Un SAETA en el tramo de base a El Aaiún. Foto: C. Alzola.

En formación durante un desfile en El Aaiún. Foto: C. Alzola.



Sebja de Amseiquir. El polígono de tiro de los T-6 y SAETA en el Sahara estaba situado en una de las depresiones salinas que recibían el nombre de sebjas. La primera línea de cuatro blancos que se observan a la izquierda eran las dianas para tiro de cañón del SAETA. Detrás de ellos, dos blancos más pequeños para el tiro de cohetes. A la derecha, encima del risco, dos casetas del polígono. Foto: C. Alzola.

El número 48 en vuelo sobre el Sáhara. Las manchas sobre el desierto se denominaban graras, y eran pequeñas zonas, normalmente circulares, en las que la humedad acumulada permitía el desarrollo de algo de vegetación. Foto: C. Alzola.

El teniente Alzola en El Aaiún.

Dos imágenes de julio de 1971. En la imagen superior, los Ttes. Sureda y Alonso Galocha.

Debajo el equipo de Pentalón Aeronáutico, de izquierda a derecha: Tte. Bernal, Tte. Moneva, Cap. De Santiago, Tte. Alonso Galocha y Tte. Sureda.

El alférez Cuadra y el teniente Inclán.

"Saetas" en Villacisneros. Fotos cedidas por G. Baquero Dancausa.

1971. Formación de "Saetas" sobre el Atlántico.

LA INFRAESTRUCTURA DE GANDO

Domingo Fernández

La Base Aérea de Gando contaba en aquella época con una única pista, algunas edificaciones y apenas tres hangares que pudiesen recibir ese nombre. Gracias al trabajo de prestigiosos ingenieros aeronáuticos destinados en la Unidad se la había ido dotando de instalaciones para acoger a los diversos medios desplegados. Así, desde el año 1940 se ejecutaron diversos proyectos para la construcción y mejora del campo de vuelo, los pabellones del Lazareto, los refugios para aparatos en el aeródromo, el aeropuerto civil, diversos hangares y edificios para alojamientos o labores técnicas, realizados por ingenieros como Francisco Armenta Guillén o Jerónimo del Río Amor.

Los también ingenieros aeronáuticos Fernández de Bobadilla o Van de Walle ampliaron el campo de vuelos entre 1948 y 1951 y adaptaron edificios o desviaron la carretera de acceso al aeródromo. En 1951, Arcadio García de Castro proyectó la jefatura de la Base, la central eléctrica, el pabellón de oficiales y la expropiación de terrenos para la ampliación de la pista de vuelo.

A finales de la década de los sesenta, el proyecto del comandante IA Crescente Jorge Hernández dio lugar a la construcción del Hangar nº 4 (hoy H5) y en 1970 del Hangar nº 5 (hoy H7). La dirección facultativa de ambas obras estuvo formada por el autor de los proyectos, el comandante Jorge Hernández y el ingeniero técnico aeronáutico (ITA) Domingo Fernández.

1969. Hangar nº 4 (H5).

1970. Hangar nº 5 (H7).

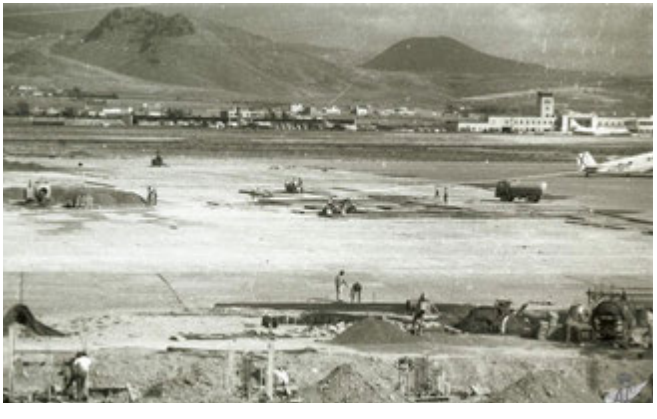
A lo largo de la década de 1970 se construyeron otros tres hangares y tres módulos de taller, que se situaron en la ampliación de la Base hacia el Sur. Igualmente se construyó otro hangar para su utilización por el 802 Escuadrón, que hoy es el H15, sede del Grupo de Material del Ala 46 y de parte de la Escuadrilla de Revisiones y Reparaciones. La dirección facultativa de la obra la formaron el capitán IA José Martin Iglesias y el teniente ITA Domingo Fernández.

Ante el constante aumento del tráfico aéreo y para garantizar la continuidad en las operaciones ante cualquier causa que impidiera el uso de la única pista de vuelo, la Dirección General de Infraestructura decidió redactar con carácter urgente el proyecto "Segunda Pista de Vuelos Aeropuerto de Las Palmas". Con un equipo de ingenieros e ingenieros técnicos aeronáuticos jóvenes (la mayoría en la treintena de edad) y apoyados por el resto del personal auxiliar, el proyecto se redactó durante la Semana Santa de 1976, con jornadas de trabajo interminables. El lunes de Pascua por la tarde, una vez encarpetado, se le encomendó a Domingo Fernández su traslado a Madrid, teniendo que retrasar el mismo avión de Iberia su despegue para permitirle trasladar el último documento del proyecto.

Transcurridos cuatro años desde el inicio del proyecto, se inauguró la segunda pista de vuelos el 7 de abril de 1980, coincidiendo con el cincuentenario del Aeropuerto de Las Palmas.

Accidente en pista, esta vez del C.6-165, el 20 de noviembre de 1967. Los medios contraincendios actuando desde el cañón de agua de uno de los camiones bomba.

Los motores de los nuevos aviones a reacción no se llevaban bien con el polvo y las piedras que adornaban los antiguos aparcamientos de aeronaves de la Base. Aquí se observa una imagen de la construcción de la nueva plataforma, tomada en junio de 1970.



La capilla, 1969.

El bar playa.

El despacho del jefe del Escuadrón.

La línea de vuelo.

28 de febrero de 2013. Recordando la Infra de los 70.
Ignacio Estaún, Sebastián Pérez González y Domingo Fernández.

Gando 1980. Aeropuerto de Gran Canaria con la Segunda Pista. (Archivo de Domingo Fernández).

Ya se conocían los efectos de la corrosión y el especial efecto que el polvo volcánico y el salitre tenían en el material, por lo que el lavado de aeronaves era práctica habitual. El lavadero de aviones en 1974.

Enero de 1974. 50 aniversario del primer aterrizaje en Gando. Formaciones.

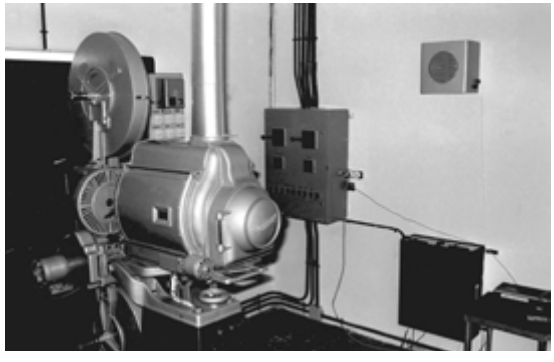
DOCUMENTOS DE LA ÉPOCA Y FOTOS DE ARCHIVO.

Dos perspectivas del 50 aniversario de la inauguración del aeródromo de Gando.

Marzo de 1972. El equipo de recuperación del T6 accidentado en Maspalomas.

Sanidad.

El cine.



El bar playa.

Algunas instalaciones en la década de los 70.

• CASA C-212 Aviocar (T.12)

Marzo de 1975 - Julio de 2005

Los aviones llegaron en plena crisis de la descolonización del Sáhara, demostrando su gran adaptación para operar en condiciones extremas de temperatura, en campos semipreparados y con tormentas de arena, actuando, junto al DC-3, en las labores de la "Operación Golondrina" en el Sáhara.

Durante sus 30 años de servicio en la Base Aérea de Gando contabilizó un total de 376.000 pasajeros, transportó 23.277.083 kilos de carga, lanzó 135.872 paracaidistas y realizó 1.467 evacuaciones médicas.

Horas de vuelo: 139.293 (Hasta el 31-12-2004)

T-12 Aviocar y F-5

• **F-5**

Abril de 1976 – Marzo de 1982

La importancia geoestratégica de Canarias, una vez abandonado el Sahara Occidental, determinó que la defensa aérea de las islas fuese realizada por este primer avión reactor "puro" que dotó al 464 Escuadrón.

Durante los seis años que permaneció destinado en la Base Aérea de Gando realizó, entre otras, diversas misiones de vigilancia y reconocimiento fotográficos sobre el banco de pesca Canario-Sahariano y de la costa africana, hasta el límite de lo que fue el territorio español.

Para llevar a cabo el entrenamiento aire-suelo, se realizaron diversas misiones en los terrenos que después ocuparía el aeropuerto de Tenerife Sur y en el campo de maniobras de Pájara. Sin embargo y para evitar los riesgos asociados a estas actividades en zonas no especialmente preparadas, el 464 inició los destacamentos al polígono de tiro de Bardenas en enero de 1980.

Horas de vuelo: 14.996

EL T-12 AVIOCAR Y EL F-5

España vivió en los años setenta del siglo veinte una transformación radical. El cambio de sistema político y la transición democrática fueron quizá la parte más conspicua de una serie de procesos que culminaron en la modernización del país y en su integración en todas las estructuras internacionales a las que, tradicionalmente, habían pertenecido el resto de naciones de nuestro entorno.

La Base Aérea de Gando se sumó también a ese proceso con la incorporación de dos nuevos sistemas de armas: el F-5 y el T-12 Aviocar. El primero contaba ya con una cierta tradición en el Ejército del Aire, pues dotaba tanto al Ala 23, la Escuela de Caza y Ataque de Talavera la Real, como al Ala 21, los Gallos de Morón de la Frontera. El segundo, se incorporó al 461 en 1975, recién adquiridas las primeras unidades por el Ejército del Aire, y aún tuvo tiempo de realizar algunas misiones sobre el Sáhara.

18 de diciembre de 1981. Celebrando las primeras 20.000 horas del C-212 en el 461.

Último día del Ejercito del Aire en Villa Cisneros (Sáhara Occidental)

Cristóbal Alzola Linares, Tcol. (r) del Ejército del Aire

El día 12 de Enero de 1976 volaron aviones del Ejército del Aire, por última vez, en el territorio de Villa Cisneros, antiguo Río de Oro y, por ende, en la provincia del Sahara Occidental. Esta había sido una de las consecuencias del llamado Tratado Tripartito entre España, Marruecos y Mauritania por el cual nuestro país entregaba la administración del territorio sahariano, a Marruecos la zona norte, y a Mauritania la zona sur, aunque este país renunció posteriormente a su parte, anexionándosela inmediatamente el vecino del norte.

El día anterior habíamos llegado a este aeródromo sahariano tres Aviocares (T-12B) del 461 escuadrón de FF.AA., perteneciente al Ala Mixta 46, ubicada en la Base Aérea de Gando. Sus tripulaciones estaban compuestas por los pilotos Cte. Abellanosa, Cap. C. Alzola, Cap. Mecerreyes, Tte. Ibáñez, Sgto. Chacón y Sgto. Méndez y los mecánicos de vuelo: Bgda. Vargas, Bgda. Luis María y Sgto. 1º Asensio.

12-1-1976. De izquierda a derecha Alzola, Chacón, Méndez, Mecerreyes, Abellanosa, Ibañez y Luis María; agachados: Vargas y Asensio. A la derecha aparece un T-9 Caribou y a la izquierda, el Hércules donde se introdujo el mástil de la bandera.

Al anochecer de este día, el Cte. Abellanosa, conocido por su habitual intrepidez, nos propuso visitar la terminal del aeropuerto civil, donde se encontraban refugiadas las tropas militares marroquíes que iban a tomar posesión, al día siguiente, de todas las instalaciones. Teniendo en cuenta la tensión desarrollada hacía pocos meses entre los dos países, con motivo de la Marcha Verde, nos pareció una insensatez meternos en la boca del lobo pero, al ver la insistencia de Abellanosa y que se iba solo, decidimos acompañarle Mecerreyes, Ibáñez y yo.

Entramos en la terminal sorteando soldados marroquíes, totalmente pertrechados de armamento, acurrucados en el suelo. Nuestro comandante iba preguntando donde estaba el oficial al mando y aquellos hombres, que nos miraban con cara de pocos amigos, señalaban

12-1-1976. Sgto. Méndez, Cap. C. Alzola y Sgto. 1º Asensio, todos convenientemente armados, en el aparcamiento de Villa Cisneros. Al fondo, a la izquierda los T-6 españoles del 463 Escuadrón y, a la derecha, los T-6 marroquíes.

hacia el final de la sala. Encontramos a un comandante del ejército marroquí que nos recibió amablemente e, incluso, hablando en castellano, pues procedía de la zona norte del antiguo protectorado español (Tetuán) y muchos por allí conocían el idioma. Se entabló una charla relajada entre los dos comandantes que concluyó con una sincera y sorprendente frase del marroquí: "si el ejército español hubiese decidido atravesar la Marcha Verde y avanzar hacia el norte, habrían llegado sin dificultad hasta Rabat".

Al día siguiente, la actividad dentro del aeródromo era frenética, pues se trataba de los últimos preparativos para proceder a la evacuación de personal y material que había que trasladar a la Base de Gando. Se encontraban también en la plataforma de estacionamiento aviones T-4, T-9, T-10 y una patrulla de C-6 del 463 escuadrón de Gando, con el Cap. Ávila Bardají, Cap. Carvajal, Tte. Peñín y Tte. Bayano.

31 de diciembre de 1975. El T-12 del 461 en el campo improvisado de Cabeza de Playa, en el Sáhara. Foto C. Alzola.

Al otro lado del aparcamiento aparecían un C-130 "Hércules", unos helicópteros Agusta Bell AB-205 y unos T-6, exactamente iguales a nuestros C-6, pero de las Reales Fuerzas Aéreas Marroquíes. Llegado el momento de iniciar el embarque de personas y carga en los aviones, alguien se dio cuenta de que en lo alto del mástil del aeródromo estaba la bandera española, izada al amanecer como es de rigor. Consultado el jefe del aeródromo, se ordenó su bajada, la cual se efectuó acompañada de un silencio sepulcral protagonizado por todo el personal presente que, en posición de saludo, asistió emocionado, con un rictus de tristeza en el rostro, al último acto de bajada de la bandera española en un territorio que había pertenecido a España desde principios del siglo XX. En ese momento, una voz anónima dijo: ¡En este mástil no va a ondear otra bandera que no sea la española!, y dicho y hecho, alguien trajo un serrucho y cortó el mástil de madera por su base (el serrucho se conserva en el Museo de Gando); acto seguido fue llevado en volandas e introducido en la bodega de carga del T-10 aparcado ante la torre de vuelo.

Uno a uno los aviones fueron despegando, cargados hasta los topes y, después de dar la pasada de rigor sobre el aeródromo, procedieron hacia su destino, la Base Aérea de Gando.

La Marcha Verde tomada desde un C-212 del 461. Foto: José M. Marzal Valcárcel.

T-12B en el aeródromo de La Agüera, Sáhara. Fotos: C. Alzola.

1975. La sección de operaciones. De frente Cap. Seco y Sgto. Gil. De espaldas, en la ventana, Cap. Rupérez.

Foto: José M. Marzal Valcárcel.

Año 1975 ó 1976. Escala en Agadir camino de la Península (3). Apoyado en el avión el Cap. Mecerreyes. A su lado el Tte. Marzal y a la derecha el mecánico de vuelo.

Foto: José M. Marzal Valcárcel.

461 15

Incidente aéreo en el 461 Escuadrón

Félix Hernández García

Una de las misiones asignadas a los T-12 del 461 Escuadrón era el lanzamiento paracaidista. Corría el año 1977, cuando volábamos una de esas misiones, sobre la playa de Maspalomas, al mando de la tripulación compuesta por el comandante Hidalgo García, por aquel entonces jefe del Escuadrón y el teniente Hernández Gracia como pilotos, y por el mecánico de vuelo brigada Suárez Miranda.

El vuelo se estaba desarrollando con toda normalidad, hasta que en una de las pasadas de lanzamiento un paracaidista, al parecer por un fallo mecánico, se quedó enganchado en la cinta extractora sin que se abriera su paracaídas y, por consiguiente, quedó colgando del avión.

En esta situación de emergencia los procedimientos señalaban cortar la cinta extractora para una vez liberado el paracaidista este pudiera abrir su paracaídas y descender a tierra con normalidad, pero la falta de respuesta de aquél, al no hacer la señal reglamentada de colocar sus manos sobre la cabeza, indicando con ello el estar consciente, hizo saltar la duda a la tripulación de si ejecutar o no el procedimiento.

Llegado este punto, se decidió tirar de la cinta con el fin de aproximar al soldado a la puerta del avión y poder de esta forma introducirlo en el mismo, lo cual resultó imposible después de los múltiples y denodados esfuerzos realizados conjuntamente por parte de la tripulación y del cabo primero jefe de la patrulla, dado que al llegar el paracaidista a la altura de la puerta se deslizaba una y otra vez debajo del avión.

Como esta misión la ejecutaban dos T-12, se solicitó al comandante del segundo avión, capitán Alzola, intentara cerciorarse, mediante un acercamiento con la máxima seguridad, de si el paracaidista daba alguna indicación de estar consciente, lo que tampoco dio resultado. Normalmente estas misiones solían tener una duración de cuarenta minutos, pero en esta ocasión el tiempo de vuelo se prolongó más de noventa, tiempo que para esta tripulación significó una eternidad, debido a lo complicado que resultaba tomar la decisión adecuada, para lo cual se efectuaron repetidas comunicaciones radio, tanto con la zona de lanzamiento como con la jefatura de la Base Aérea, sin contar con las continuadas deliberaciones entre los miembros de la tripulación, llegándose finalmente a la única solución posible: aplicar el procedimiento establecido de cortar la cinta, no sin antes rogar a Dios para que el paracaidista estuviera consciente y fuera capaz de abrir el paracaídas y llegar ileso a tierra, lo que felizmente, así ocurrió.

Al día siguiente de esta incidencia y por solicitud del comandante Hidalgo al jefe de la Bandera, el soldado se personó en la Base Aérea y preguntado acerca de cómo se sintió en aquellos momentos, su respuesta fue la de que no volvería a lanzarse nunca más porque pasó mucho miedo al verse colgado del avión como un muñeco y creer que los pilotos se habían olvidado de él.

Imagen tomada desde el segundo T-12 con el paracaidista colgando de la puerta, sobre Maspalomas.

El Presidente del Gobierno, Sr. Adolfo Suárez, saludando a las tripulaciones del 461 durante su visita a la unidad en 1978.

Volando el F-5 en el 464 Escuadrón

Aurelio Espinosa "Kmoto"

El 464 Escuadrón, cuando nació, tenía un cierto tufillo ¨pirata¨ y esto no nos molestaba demasiado, pues nos daba una cierta ventaja. Recuerdo que, al regreso de una de las habituales semanas de tiro en la Península, se produjo la siguiente conversación por la radio:

HALCÓN: *Sevilla Control, Halcón 51, seis F-5 en el aire de Gando a las 25, estimo Faro 2 a las 35 Nivel 300. Lanzarote next.*

SEVILLA CONTROL: *Halcón 51, Sevilla Control. Acaba usted de romper la relación tiempo distancia.*

HALCÓN: *Sevilla, Halcón 51 Repita por favor.*

SEVILLA CONTROL: *Halcón 51, Sevilla. Ha despegado de GANDO a las 25 y estima Faro 2 a las 35 viene usted a más de 2 de Mach (se notaba el cachondeíto en el tono del controlador).*

HALCÓN: *Sevilla, Halcón 51. Touché; corrijo: Despegados de Morón a las 25 estimo Faro 2 a las 35. FL 300.*

Al cabo de unos minutos, siguió la conversación por estos derroteros:

SEVILLA CONTROL: *Halcón 51, Sevilla. Lamento no poder darle ninguna frecuencia UHF a lo largo de la ruta.*

Efectivamente, Sevilla sabía que no teníamos más que un equipo UHF y que no había posibilidad de comunicar en esa frecuencia con ningún control a lo largo de la ruta, por lo que nos guiábamos por las estelas de los comerciales. Nosotros sabíamos que en nubes o por debajo se veían las estelas de aviones que iban a niveles superiores.

HALCÓN: *Sevilla, Halcón 51. No importa, he despegado con el parche y la pata de palo.*

SEVILLA CONTROL: *Halcón 51, Sevilla. Repita por favor.*

HALCÓN: *Sevilla, Halcón 51. Que llevo puesto un parche en un ojo y una pata de palo y no necesito ayudas.*

SEVILLA CONTROL: *Halcón 51, Sevilla. Touché.*

La disputa dialéctica terminó en tablas…

464-5

En 1978 el F-5 celebró las 5.000 horas de vuelo en el Ala 46 y 464 Escuadrón.

Mojando la ocasión.

18 septiembre 1980. Línea de F-5 y pilotos del 464 Escuadrón.

464-48
X

464-62
464-44
464-56
464-48

DOCUMENTOS Y FOTOS DE ARCHIVO

2 de julio de 1977. Accidente en pista, el equipo de recuperación se inmortaliza.

23 de abril de1978. El presidente del gobierno, Adolfo Suárez, visita el Ala 46.
En la foto, saludando al Cte. Espinosa, jefe de Fuerzas Aéreas.

Otras imágenes de la misma visita.

En el bar-playa junto al Ministro de Defensa, general Gutiérrez Mellado.

Junio de 1978. Se celebró en Gando el pentalón aeronáutico.
En las imágenes, el equipo del Ala 46.

El 28 de marzo de 1979 un DC-7 se convirtió en barco improvisado para su traslado al aeroclub de El Berriel… por mar. No debió hundirse, porque hoy en día sigue allí plantado.

1975. El banco de prueba de motores del F-5.

Junio de 1980. Día de puertas abiertas.

La típica exhibición de perros.

El día de la donación de sangre.

La visera abarrotada de los vehículos de los visitantes.

El Monumento a los Caídos y la Torre de Mando en 1978.

6 de enero de 1981. Visita del canciller alemán Helmut Schmidt.

El desfile inaugural con el equipo del Ala 46.

Mayo de 1981. La Unidad fue sede de una nueva competición de Pentatlón. En la imagen el equipo de esgrima.

MIRAGE F-1

HALCONES
462
AY SI VOY CON LO QUE TE DOY

Mirage F-1
462 SQN
HALCONES

HALCONES
462
AY SI VOY CON LO QUE TE DOY

Mirage F-1

• Mirage F-1 (C.14)

Marzo de 1982 – Abril de 1999

La defensa del Archipiélago Canario se vio enormemente potenciada con la llegada al Ala 46 de los modernos "Mirage F-1". Dos aviones biplaza y 22 monoplazas que personificaron además, la recuperaron de la denominación del 462 Escuadrón, que habían ostentado en los años 70 los "Saetas". Los C-14 relevaban en sus funciones a los F-5, lo que significó además la desactivación el 464 Escuadrón.

Horas de vuelo: 47.391

464-66
142-36

EL MIRAGE F-1

El Mirage F-1 llegó a España como consecuencia de la política de diversificación de adquisiciones iniciada en los años setenta. Los primeros quince F-1C se recibieron en Albacete en 1974. Con el último de ellos llegaron los de la versión más avanzada, el F-1EE, destinados a las Islas Canarias y que contaban con una nueva plataforma inercial, un equipo digital actualizado del radar Cyrano IV y percha de reabastecimiento en vuelo fija, entre otras mejoras.

CREACIÓN DEL 462 ESCUADRÓN

La Orden Circular 02/82, fecha 02-03-82 del EMA, dispone la disolución del 464 Escuadrón y crea nuevamente el 462 Escuadrón, dotado con material C.14 (Mirage F1).

El personal que prestaba sus servicios en la unidad disuelta pasa a intregrarse en la nueva creación.

La llegada de los primeros F-1

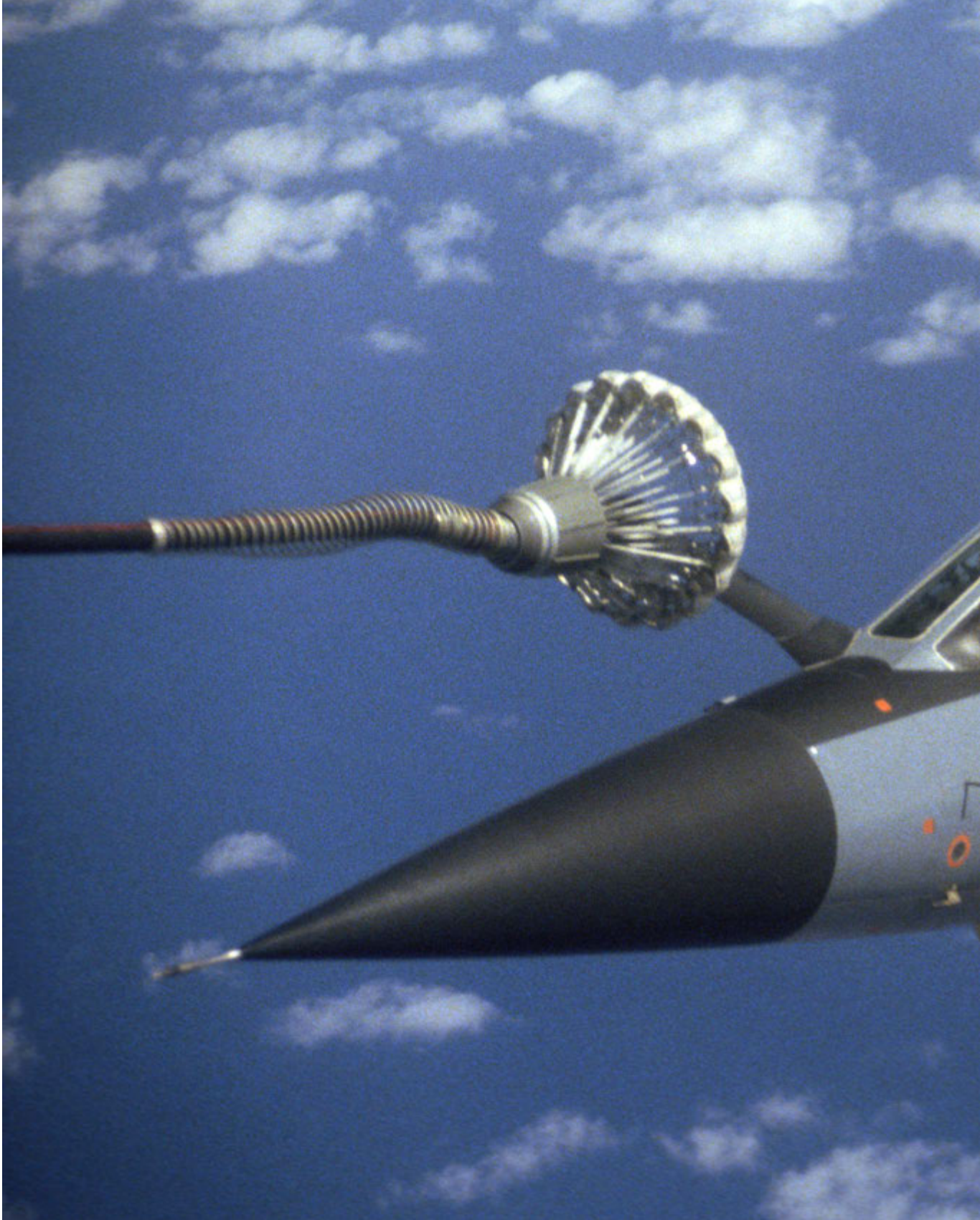
Por Pablo Martínez Darve

En un principio, la llegada de los primeros F-1 a Gando estaba prevista para principios del mes de febrero, una vez acabado el periodo de instrucción de los pilotos de la primera "tranche" (efectuado durante prácticamente todo el tercer trimestre de 1981 y enero de 1982). De hecho, hubo un día en que incluso habían hecho el plan de vuelo de la navegación, actualizándolo varias veces y al final anulándolo. Como la traída se iba demorando (con cuestiones como ¿cuáles enviamos? ¿azules? ¿lagartos? ¿dobles mando? ¿instrucción aquí? ¿instrucción allí?) se tomó la decisión de que los pilotos canarios volvieran a Las Palmas, donde los más modernos (y el "Tibi") seguían volando el F-5.

Finalmente, al cabo de un mes, se tomó la decisión de que los aviones a destacar fuesen los "lagartos", sustituyéndose periódicamente (cada quince días aproximadamente) hasta que el tratamiento anticorrosión de los F-1 azules estuviera totalmente implantado. La fecha elegida fue el 6 de marzo, cuando salieron para Albacete los Halcones que vemos en la foto anterior,

en un transporte en el que pasaron la mayor parte del tiempo repasando los procedimientos del avión, un tanto olvidados tras más de un mes sin volar.

Los ocho aviones volaron directamente desde Albacete en dos formaciones de cuatro. En la foto, tomada a su llegada, podemos ver, de izquierda a derecha: Cap. Eugenio Ferrer Pérez (Ala 14), Cap. Miguel Lens Astray (Ala 14 y jefe de la primera formación), Cap. Francisco Javier Almagro González, Cap. José Luís Peña Vallino, Cte. Rafael Mira Torregrosa, (jefe del renacido Escuadrón 462 y jefe de la segunda formación), Col. Isidoro Martínez Rodríguez (jefe Ala 14), Col. Julio Canales Morales (jefe Ala Mixta 46), Cap. Juan Luís Bonet Ribas, agachados el Cte. Aurelio Espinosa García (como jefe del extinto Escuadrón 464), Cap. Juan José Nieto Sotelo, Cap. Mario Mederos Pérez, Tcol. David Iváñez Luna (jefe FF.AA. Ala 46). Los capitanes Polo Cañabate y Muñoz Royán también integraron aquella primera "tranche".



SALVAMENTO
462-20

462-06

C.14-57

Historias del nuevo guerrero

Los Mirage F1-EE llegaron a Albacete en 1982 y allí se soltaron los primeros pilotos del 462 antes de regresar a las islas con sus monturas.

Pronto las sueltas empezaron a producirse en Gando. Foto del 21 de octubre, suelta del Tte. Gabriel Baquero en el F1 EE C.14.57 462-06, tomada por el teniente Fernández de Córdova desde la cabina trasera del biplaza que le acompañaba. En la cabina delantera iba el "proto", capitán Abad Gimeno.

La celebración de la suelta seguían un protocolo muy preciso: después del champán y del extintor, se organizaba una comitiva en un carrito de transportar bombas hasta la fuente del vestuario donde el comandante jefe del escuadrón bautizaba al nuevo Halcón.

De izquierda a derecha: Cap. Párrizas Pérez, Tte. Baquero Dancausa y Cap. Abad Gimeno.

En el tractor: Cap. Párrizas Pérez y Tte. De Lorenzo Marcos.

Arriba: Cte. Almagro González y Tte. Baquero Dancausa.

Izquierda: Los tenientes De Lorenzo Marcos, Baquero Dancausa y Fernández de Córdova.

El procedimiento se repetía una y otra vez, cada vez que un nuevo halcón salía a volar solo.

Noviembre de 1986.

Remojón del capitán Cabezuelo.

6 de julio de 1989.

Suelta de los capitanes Clavero y Mauriño.

Suelta del Tte. Bas y correspondiente paseíllo en tractor, vistiendo antifaz y pluma verde.

Suelta del teniente Almenta, el 27 de diciembre de 1991.

Un mes después, la celebración de la suelta del Cte. Díez.

La historia del boom sónico

Gabriel Baquero Dancausa

El día 12 me sacaron en un scramble de ejercicio a interceptar a otro F1 que volvía a atacar el Pico de las Nieves después de haber hecho un ejercicio de calibración con Papayo. Había mucho tráfico civil y tardaron bastante en dejarme despegar. Cuando por fin despegué, pasé con Papayo inmediatamente. Me dijo que mi blanco estaba ya cerca de la isla, que subiera a 3.000 ft, virara a rumbo 180 y acelerara a máxima velocidad. Mantuve máximo postquemador mientras viraba y ascendía. La IAS máxima estructural era 710 kts, así que decidí acelerar hasta 700 kts, dejando un margen de seguridad de 10 kts. El avión iba limpio y aceleró fenomenal, de manera que llegué a los 700 kts antes de acabar el viraje. Intercepté mi blanco y continué a hacer unas prácticas de reabastecimiento con un C130. Hice unos cuantos enganches secos y volví.

EL MANDO AEREO ABRE UNA INVESTIGACION SOBRE LOS «ESTAMPIDOS SONICOS» DE AYER

En algunas partes de la ciudad cundió la alarma, creyendo que se trataba de un movimiento sísmico

Fueron estampidos sónicos provocados por aviones a reacción de la Base Aérea de Gando las **explosiones** que en gran parte de la ciudad de Las Palmas provocaron ayer fuertes alarmas y rumores de «movimiento sísmico».

Según una nota oficial del Mando Aéreo de Canarias, a pesar de que para hoy estaban anunciados estos vuelos habituales de entrenamiento de aviones a reacción, **«durante la mañana de ayer se** efectuaron algunos de ellos en misiones de salida rápida, sin que en ninguno de los vuelos efectuados los aviones se acercaran a la población a menos de unas 15 millas y por debajo de una altitud de 9.000 pies.

Dice también la nota que **«posiblemente, y debido a las condiciones meteorológicas reinantes, no podemos descartar, a ciencia cierta, que pudieran oirse en la ciudad estampidos sónicos. No obstante, el Mando ha iniciado las investigaciones pertinentes para el total esclarecimiento de las presuntas anomalías que se hayan podido producirs.**

Las explosiones se oyeron, y tanto, hasta el punto que llegó a desalojarse algún colegio y el pánico cundió en algunos sectores de Las Palmas, creyendo que se trataba de sun terremoto.

(Página 3)

Canarias — Canarias — Miércoles, 13 de marzo, 1985 — 11

El ruido lo pudieron producir aviones militares

El MACAN ordena una investigación sobre el estampido que se oyó en Las Palmas

El Mando Aéreo de Canarias, MACAN, ha abierto una investigación sobre el estampido sónico que se apreció ayer en diversas zonas de Las Palmas de Gran Canaria y que causó la alarma entre sus habitantes, llegando algunos, incluso, a abandonar sus casas ante el temor de un movimiento sísmico. El Instituto Astrofísico de Tenerife no detectó el presunto temblor, por lo que se supone que el ruido se produjo en superficie y como consecuencia de unas maniobras de varios aviones del Ala 46 que salieron por la mañana.

J.A.G.

Entre las 10.15 y las 10.45 de la mañana, un intenso estampido se escuchó en casi todos los barrios de la capital grancanaria, llegando noticia a este periódico de diversos puntos como Zárate, Casa Blanca, Tafira, Puerto, Polígono de San Cristóbal, Schamann o Escaleritsa. Los profesores de algún colegio del cono sur de Las Palmas sacaron a los niños al recreo, temiendo un terremoto.

En todos los sitios con que CANARIAS7 contactó se habían producido similares efectos. Un ruido extraño al principio y luego como una gran explosión. Temblaron las casas, fundamentalmente cristales y puertas, y en algunos lugares se llegaron a romper estos últimos de las ventanas, produciendo revuelo en los colegios y alarma entre la población adulta.

Los Mirage F-1 (en la fotografía aparecen varios de la Base Aérea de Gando) producen estampidos al rebasar la velocidad del sonido.

CARLOS MAS

Desconocimiento

Los bomberos de Las Palmas, según el jefe de servicio, desconocían lo que había ocurrido y manifestaron no haber recibido ninguna llamada. La Policía Municipal de Las Palmas, también según su jefe de servicio, afirmó haber recibido un sinnúmero de llamadas pidiendo información sobre lo sucedido, pero señaló que no sabía lo que pudo haber producido el estampido. La Policía Nacional, por su parte, indicó a este diario que la causa del ruido había que buscarla posiblemente en maniobras de aviones militares.

Una señora del Polígono de San Cristóbal llamó a este periódico manifestando que en la Base Aérea le habían desmentido la salida de aviones, y que «los perros han estado estos días atrás muy nerviosos, como llorando, como si se encontraran en un ambiente enrarecido».

Salieron aviones

Según el MACAN, «se han efectuado vuelos habituales de entrenamiento, alguno de ellos en misiones de salida rápida, sin que en ninguno de los vuelos efectuados, los aviones se hayan acercado a la población a menor distancia de unas 15 millas y por debajo de una altitud de 9.000 pies». No obstante, el MACAN no descarta la posibilidad de que determinadas condiciones atmosféricas hayan podido propiciar el estampido sónico, al pasar los Mirage F-1 de vuelo subsónico a supersónico, ordenando las investigaciones pertinentes para el esclarecimiento de las presuntas anomalías.

Lo que sí parece claro es que no ha habido movimiento sísmico, puesto que los sensores del Instituto Astrofísico, los cuales llegaron a detectar el reciente terremoto de Chile, no señalaron ni el más mínimo temblor de tierra en Canarias en el día de ayer.

Por otro lado, es muy posible que hoy se vuelvan a producir estampidos similares puesto que están anunciados unos ejercicios de defensa por parte del Mando Aéreo de Canarias.

Al dar novedades al aterrizar me preguntaron que si había pasado la barrera del sonido, porque se había oído el boom sónico y habían llamado de Las Palmas diciendo que se habían roto cristales. Dije que sí, pero que solamente un poco, que 700 kts no era demasiado supersónico. Me llamó el general Martínez a su despacho. Pensaba que me iba a caer un buen arresto, pero se portó fenomenal. Dijo que le había costado un dineral en cristales, y que le parecía muy bien el interés que había puesto en interceptar el objetivo, pero que tuviera más cuidado la próxima vez. Todo quedó ahí.

Los recortes dan la noticia. El mejor comentario es el de Canarias 7, que llega a decir que una señora de San Cristóbal había dicho que sus perros ya llevaban varios días nerviosos, y que el Instituto Astrofísico confirmaba que no había sido un terremoto.

20 de febrero de 1985. Piloto, Tte. Gracia (intercambio del Ala 14). Foto: Baquero Dancausa.

Julio de 1985. Vuelta nocturna a Gando desde Lanzarote. El piloto de la foto es el Cap. Alonso González. Foto: Baquero Dancausa.

Aunque veremos más ejemplos a lo largo de este capítulo, el F1 fue un avión viajero en el 462. Sus destacamentos en la Península y en el resto de Europa fueron siempre frecuentes. Más abajo, una foto del Ejercicio Atlas 86, para el que hubo que destacar a la Base Aérea de Málaga en junio de 1986. En primera fila: comandante Almagro González, capitanes Martínez Darve y Abad Gimeno. Segunda fila: capitanes Vázquez Alvarez, Baquero Dancausa, González Carrillo, O´Kelly Pérez, Rodríguez Pousa, Párrizas Pérez y Machés Michavila. Foto: Baquero Dancausa.

En ese mismo año, el 18 de septiembre, durante un destacamento a Zaragoza, tuvo lugar uno de los primeros combates que hacía el 462 contra los F18. En la foto (página siguiente), el piloto del F1 es el Cap. Vázquez Álvarez. El tiempo era bastante malo. Salimos de nubes a 30.000 ft y los dos F1 en la formación nos quedamos con la indicación de IAS a cero. Volamos con AOA y al cabo de un rato se nos arregló casi simultáneamente.

No se puede explicar el Ala 46 sin hacer una breve semblanza de nuestros suboficiales. Parte de lo que constituye el alma de esta Unidad se ha forjado en horas de trabajo diario, en destacamentos en el desierto y en la península. Una labor callada y sacrificada pero a la vez animosa y cordial. Javier Munárriz resume en este artículo algunos de los sentimientos de un suboficial destinado a Gando en los años ochenta.

Uno de tantos

Javier Munárriz Lorenzo

Es de agradecer que se acuerden de nosotros después de más de treinta años que pasamos por allí. Con motivo del 50 aniversario de la creación del Ala 46, he creído oportuno plasmar en estas líneas mi vivencia durante los 4 años que estuve destinado en la entonces Ala Mixta 46.

Allá por el año 1982 y con motivo de la llegada al 462 de aviones franceses Mirage F-1 salían en el DOEA (Diario Oficial del Ejército del Aire) publicadas vacantes a cubrir con carácter voluntario durante 4 años. Era la oportunidad de aprovechar el momento de pasar un tiempo por las "Islas Afortunadas".

Aterrizamos por aquella época una legión de suboficiales de todas las especialidades que daríamos servicio a la nueva misión que se encomendaba al Ejército del Aire. Siempre auspiciados por nuestros compañeros del Ala 14 en Albacete, que con mayor experiencia en lo que a tratar con ese modelo de avión se refiere, nos aleccionaban con su buen saber y actuar.

Algunos provenían de Escuadrones de Vigilancia Aérea como mi caso, otros de Escuelas o de otras Bases. El denominador común era el entusiasmo con el que llegábamos y las ganas de aprender que teníamos, de un material completamente nuevo y con sus propias peculiaridades.

Tuvimos buenos maestros, oficiales y suboficiales, mayores en edad. Brigadas y subtenientes jefes de taller y también oficiales como jefes de la Escala de Especialistas, todos ellos provenientes de suboficial. Sabían por su experiencia técnica de muchos años de servicio y hacían bueno el refrán de "más sabe el diablo por viejo…"

Asistían a las reuniones con los jefes de escuadrón, mantenimiento y eran el eslabón perfecto entre ellos y la fuerza de suboficiales y personal de tropa. La verdad es que creo que ese sistema funcionaba muy bien.

Llegaron también muchos tenientes recién salidos de la Academia General del Aire y pese a la dificultad inicial de incorporar el nuevo material de vuelo, aquella época fue muy interesante y creo que todo transcurrió con bastante normalidad. Muchos de aquellos oficiales son los que rigen la cúpula actual del Ejército del Aire.

En su primera época, varios compañeros acudieron a Francia a realizar los cursos de aprendizaje que continuaron en Albacete también para cada uno de nosotros, cada cual en su especialidad. Se producía un contraste grande entre lo que había y lo que llegaba, tanto a

nivel material como de personal. Hay que reconocer que al principio, como sucede en todas las cosas, no fue fácil, dado que el carácter de "los de antes", chocaba con el de "los de ahora". Sin duda debido al problema generacional en el que ahora están invertidas las tornas y yo me encuentro en la misma situación salvando las distancias.

Nuestro transcurrir en general era llamativo. Muchos suboficiales jóvenes con ganas de vivir y comernos el mundo. La mayoría solteros o sin cargas familiares con una veintena de años dispuestos a cualquier cosa.

Cumplido nuestro período de destino, la mayoría volamos por otros derroteros, con otros proyectos, otros retos, otras inquietudes, otros sistemas de armas, pero siempre llevaremos la impronta de aquellos años pasados en el actual Ala 46, en la que nos dejamos un poquito de cada uno de nosotros. Los más jóvenes de entonces, ahora a las puertas del pase a la situación de reserva. Muchos otros ya disfrutando de un merecido descanso después de cuarenta años de servicio, con los objetivos alcanzados y siempre con la satisfacción del deber cumplido.

INTERCAMBIOS Y ANÉCDOTAS DE UNA ÉPOCA DE LA AVIACIÓN

La aviación de caza en los años ochenta era algo diferente a como la vemos hoy en día. Las máquinas eran muy exigentes porque la envolvente de vuelo era crítica en determinadas zonas, como sucedía tanto en el F-5 como en el F-1, lo que hacía que el piloto debiese mantener la alerta constante sobre los parámetros de vuelo.

En aquellos años, cercanos a nuestro ingreso en la OTAN, el Ejército del Aire ya tenía una larga tradición de intercambios con otras fuerzas aéreas, lo que exponía a sus pilotos y a sus sistemas a la influencia extranjera.

De la misma forma, y aunque los recursos eran tan escasos como los de hoy en día, los intercambios anuales con escuadrones de otros países aliados constituían una práctica habitual que, con el tiempo, se ha ido perdiendo a favor de la participación en ejercicios de gran complejidad, pero en los que el ambientillo no es tan cordial.

Rueda de prensa del coronel Canales previa a la llegada de los primeros F-1 a Gando.

Un día en Norvenich. Ejercicio Central Enterprise, junio 1997

Ricardo Guerra

No recuerdo el detalle del cambio del avión con el Buda; sí recuerdo que había una salida de tres aviones por orden de operaciones y que decidimos que el Boss sería jefe de la 1ª Sección sin punto, el Buda jefe de la 2ª Sección y yo sería su punto, por eso le dejé el avión con inercial ya que los jefes deben llevar el avión más apto para navegar y los puntos "ajustar y dar tabaco" (según filosofía del Buda y supongo que de todos los escuadrones de caza).

Despegué sin novedad; recuerdo que en el tramo inicial de la baja cota íbamos anormalmente lentos –entiéndase por lentos: 300 Kts. para un F-1 cargado de combustible y con un deposito exterior-. Como era el punto seis de la formación (tres maniseros y tres halcones) los flaps iban continuamente entrando y saliendo (lo que los franceses llaman becs automatique y los anglosajones autoslats). Recuerdo que el techo se iba reduciendo hasta que alguien dijo en radio dos "por ahí no pasamos".

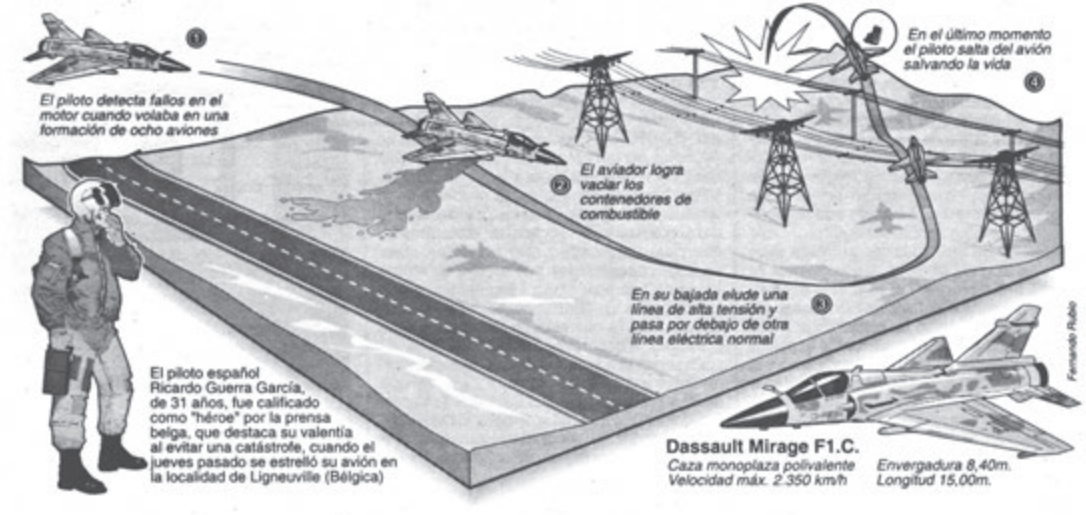
26/ ABC · NACIONAL · SÁBADO 14-6-97

«Viva el bravo piloto español»

La Prensa belga elogia el comportamiento del capitán Guerra García, que saltó en paracaídas en el último momento para evitar estrellarse contra una población

Bruselas. **Efe**

La sangre fría y la valentía del piloto español Ricardo Guerra García, ileso en el accidente de un caza ocurrido el jueves en Bélgica, evitó que un pequeño pueblo al sur del país, Ligneuville, viviera una catástrofe. Así lo reconoció ayer la prensa belga, que calificó al piloto español de «héroe» y elogió su comportamiento tras sufrir fallos mecánicos el «Mirage» que pilotaba y que motivaron que el avión cayera a tierra. El piloto, salvó en la caída una línea de alta tensión y consiguió desviar el aparato hacia un campo. Las casas cercanas quedaron ilesas. Los habitantes de la localidad, que se acercaron al lugar de los hechos, le aplaudieron entusiasmados.



El capitán Guerra pilotaba un Mirage F-1 del 462 escuadrón, de la base canaria de Gando, cuando detectó «fallos mecánicos» mientras volaba en una formación de ocho aviones españoles de esa unidad y del Ala 14 de Albacete en unas maniobras que llevaba a cabo la Alianza Atlántica denominadas «North Venice».

Al notar que perdía el control del aparato, el piloto se separó de la formación y siguió los procedimientos de emergencia previstos para estos casos. Como primera medida, vació los depósitos de combustible, que llevaban unos 4.000 litros de queroseno, lo que evitó una gran explosión con daños evidentes para la población belga.

En su bajada salvó también una línea de alta tensión antes de pasar bajo una línea eléctrica normal, para finalmente estrellar el aparato en un campo, sin dañar las casas muy próximas. Sólo en el último momento, y cuando tenía ya la evidencia de que el Mirage caería en una zona despoblada, saltó en paracaídas, lo que salvó muchas vidas, incluida la suya, de milagro, destaca el diario «La Derniere Heure».

El piloto fue evacuado en helicóptero por la fuerza aérea alemana en dirección a Colonia, de donde el aparato siniestrado había partido poco antes del accidente, ocurrido a las nueve de la mañana.

Su salida fue largamente aplaudida por los habitantes de la pequeña población de Ligneuville que alarmados se habían concentrado en los alrededores del lugar del accidente.

Uno de los habitantes de la localidad, Martha Querinjean, de 70 años, aseguró que sintió la muerte de cerca cuando vió llegar el avión por encima de una colina volando muy bajo y posteriormente pasar muy cerca de una línea de alta tensión.

«En ese momento he visto una bola roja elevarse hacia el cielo justo antes del accidente. El avión ha tocado el suelo cortando la carretera justo delante de mí. Me tiré a tierra y creí que iba a morir», declaró a la prensa.

«Viva el bravo piloto español», titulaba ayer la prensa belga, que aseguraba que sin su maestría Ligneuville hubiera vivido probablemente un drama.

Miré hacia delante y efectivamente pude ver una cortina de nubes enfrente que se extendía hasta el suelo. Otra llamada en radio dos dijo que si virábamos derecha podíamos evitarlo, y la formación inició un viraje derecha. El Buda y yo íbamos en cuña a la derecha de la formación y vi como el Buda cambiaba viraje y se colocaba a la izquierda. Intenté seguirlo, pero allí ya estaba el punto de la formación de los maniseros, Boss y el propio Buda, por lo que no tenía claro que hubiera sitio para mí a la izquierda de la formación sin chuparme muchos rebufos o meterme en nubes. Por eso, decidí seguir a la derecha, lo que por geometría me obligó a perder más energía de la poca que ya tenía.

En ese momento oí un ruido seco en el motor, mire dentro y vi RPM y temperatura cayendo. El procedimiento era cambiar velocidad por altura en un "zoom", pero tenía a toda la formación encima de mí por lo que tuve que ceñir el viraje derecha, al tiempo que vi que la formación empezaba a sacar el viraje suavemente; pude nivelar planos y tirar a la vertical metiéndome en nubes. Miré dentro y la velocidad marcaba 250 Kts., por lo que ya no había velocidad alguna que cambiar por altura, empujé hacia delante el botón de Allumage en vol y al ver que el motor arrancaba y la velocidad seguía cayendo, metí motor para poder salir de la capa de nubes. El motor respondió y salí de nubes aproximadamente a 4000 pies. Puse rumbo a Norvenich y cambié en radio uno a frecuencia de torre de control de Norvenich y en radio dos Radar militar, para cantar emergencia e intenciones. La verdad que nadie me respondió.

Supongo que ahí nos perdimos Buda y yo en las radios. El motor en militar daba 300 Kts. a 4000 pies, por lo que sabía que estaba bastante dañado, pero al estar a unas 40 millas de Norvenich, siempre pensé que llegaría. Al minuto se volvió a parar y ya tuve serias dudas de llegar. Volví a actuar el Allumage en vol y volvió a arrancar, pero en cada parada y arranque iba perdiendo velocidad y altura. Después de un tiempo (imposible concretarlo pues en esas situaciones el tiempo es totalmente subjetivo), el motor se volvió a parar, Allumage en vol y nada y ya no había muchos más procedimientos, Regulations Secours (combustible directamente al motor sin regular) y nada, arranque Tigre con postquemador y nada.

Vi el panel de fallos completamente encendido, y calculé que tenía unos 1300 pies, tuve claro que el avión había muerto. En el F-1 hay una altura de salvaguardia donde si el motor no ha arrancado es imposible que el avión salga de la parábola sin impactar con el suelo. El panel de fallos en el F-1 está a la derecha de la cabina, debajo del lateral de la cúpula; a día de hoy no sé por qué después de mirar el panel de fallos, saqué la cabeza por la izquierda. Supongo que fue la Virgen de Loreto. Recuerdo pensar "ahí", a la izquierda del morro del avión estaban las últimas casas de un pueblo y una granja grande, y entre ellos un

prado de forma rectangular y muy verde. Era perfecto, sólo tenía que hacer un viraje a final de 90 grados izquierda y alinearme con el prado.

Miré la velocidad (160 Kts) y piqué suavemente hacia el prado. Recuerdo perfectamente estar en canal 19 radio dos y transmitir "BUDA, TENGO QUE SALTAR, BUDA VOY A SALTAR". Después de un tiempo comprendí por qué el Buda nunca recibió esa comunicación que le hubiera ahorrado varios minutos de angustia: el avión iba ya solo con la batería, y el F-1 no tiene radio dos sin corriente alterna.

Seguí mi tramo de final controlando la velocidad (aproximadamente 140 Kts) hasta que me aseguré de que el avión entraba en el prado y cuando vi mucho verde tire de la anilla inferior de la eyección. Mi último pensamiento al tirar de la anilla fue para mi mujer (así que creo que seguiré con la misma mujer toda la vida). Recuerdo la eyección bastante suave, supongo que la adrenalina funciona. Tampoco es lo mismo entrar en la masa de aire de impacto a 140 Kts que a 300 ó 400 Kts.

Visión negra un segundo, tirón del paracaídas, dos penduleos y al segundo toqué el suelo horizontalmente. Me levanté y miré hacia atrás para ver la parte posterior del avión y el motor un poco desplazado pero sin fuego, y unas cuantas vacas mirándome con cara inexpresiva. No sabía dónde había caído, pero al oír al primer lugareño que se aproximó hablar francés, tuve claro que estaba en Bélgica. Éste me acompañó a su casa, pero al llamar a la base siempre contestaba un operador en lengua alemana, que ante mis esfuerzos por hacerme entender, me colgaba el teléfono. El lugareño apareció con una gran copa de coñac, e insistía en que me la bebiera, amablemente decliné la invitación, más que nada porque eran las 08:30 de la mañana y nunca me ha gustado, y lo único que me faltaba era que luego la gente dijera que el piloto apestaba a coñac.

A las 09:30 me recogió un helicóptero del SAR alemán y me llevo al hospital militar de Duren. Al volar en Gando a los ocho días del accidente (ya se sabe, cuanto antes al andamio mejor), dio la casualidad de que me despidió el mismo mecánico que el día del accidente en Norvenich. Mientras me pasaba los atalajes para ayudarme a atarme, lo miré y le dije:

—Bueno, ¿a ver si vuelvo, no?

Inmediatamente se le cambió la cara y me replicó:

—No diga usted eso mi capitán.

—Es broma hombre.

Como todas las historias siempre tienen un capítulo de agradecimientos, estos son los míos:

Al Buda por haberme buscado sin descanso.

Al Cyborg, por conseguir que llamara a casa desde el hospital antes de que me frieran a pruebas, y a su mujer por acompañar a mi familia desde el primer momento.

Al Boss (Cte. Díez Clemente) por todo lo que hizo durante esta historia y por todo lo que vino después.

Al general Lombo por conseguir que me reuniera con mi familia 36 horas después del accidente.

Al pueblo de Ligneueville por sus muestras de cariño y agradecimiento.

VISITAS, INTERCAMBIOS Y LA VIDA EN LA BASE

Formación en la Plaza de Armas.

23 de mayo de 1982. Día de puertas abiertas.

Torreón de Gando, engalanado para el relevo del F5 y F1.

9 de marzo de 1983.

Visita de D. Juan de Borbón, conde de Barcelona.

Mayo de 1986.

Visita de SS.MM. los Reyes.

Visita de SAR el príncipe de Asturias junto con la 41 promoción de la AGA. En la imagen, con el personal del Taller de Motores.

Agosto de 1990.

Visita de S.M. el rey Juan Carlos a la Unidad.

26 de noviembre de 1984.
Se celebraron conjuntamente las 10.000 horas del Mirage F-1
y las 25.000 del CASA C-212 Aviocar en Canarias.

Intercambios de Escuadrón en Europa - OTAN

Los intercambios de Escuadrón eran una gran tradición en el ámbito de la OTAN que se ha ido perdiendo con el paso del tiempo, a causa de la crisis y del aumento de los ejercicios de carácter internacional que se llevaban a cabo en Europa.

El del 323 Escuadrón de Leeuwarden, Holanda, fue el primer intercambio OTAN del 462 Escuadrón, celebrado entre el 22 de septiembre y el 3 de octubre de 1986. La noticia de su llegada, aparecida en el periódico local Leeuwarder Courant.

Delante del edificio del 323 Sqn: capitanes Boira Laguna y Baquero Dancausa, dos holandeses, Tcol. Sánchez Archidona, capitanes Vázquez Alvarez, O´Kelly Pérez, Abad Gimeno, González Carrillo y Rodríguez Pousa, dos ingenieros y el Cte. Almagro González.

Durante ese destacamento, el C.14.58 pilotado por el Tte. Baquero sufrió una retracción del tren al salir de pista. Un C-130 trajo repuestos y fue devuelto al estado operativo al cabo de unos días. Recorte del Leeuwarder Courant dando la noticia del incidente.

Spaanse Mirages op de vliegbasis

Jueves 25 sept. 1986 LEEUWARDER COURANT:

MIRAGE ESPAÑOL DE BARRIGA SOBRE LA PISTA DE ATERRIZAJE.

Leeuwarden. Despues de un aterrizaje normal sobre la base aerea de Leeuwarden uno de los pilotos españoles de los cuatro Mirages se llevo el susto de su vida. De repente se volvio para adentro el tren de aterrizaje, de tal manera que el avion se quedo de barriga sobre la pista. El Mirage estaba en este momento casi parado. El aviador habia soltado ya el paracaidas de freno:al llevar el avion a la pista final ocurrio lo inesperado. Nuestro informante el comandante Siem Stolk nos dijo al preguntarle que no sabia el valor de la reparacion del Mirage pero el piensa que la cifra sera de "bastantes ceros". El aparato no podra tomar parte el resto de las maniobras que los españoles tenian previsto hacer en Leeuwarden.

Spaanse Mirage op buik op landingsbaan

LEEUWARDEN - Na een normale landing op de Leeuwarder vliegbasis kreeg de Spaanse vlieger van een van de vier Mirages gisteremiddag de schrik van zijn leven: plotseling trok het landingsgestel in, zodat het toestel op zijn buik op de baan kwam te liggen. De Mirage stond op dat moment bijna stil. De vlieger had de remparachute al losgekoppeld en wilde van de hoofdbaan af verder taxiën, toen dit gebeurde. Voorlichter majoor Siem Stolk zegt desgevraagd niet te weten hoeveel schade de Mirage heeft opgelopen, maar denkt 'toch wel aan een bedrag met een aantal nullen'. Het toestel zal niet meer ingezet kunnen worden om het oefenprogramma, dat de Spanjaarden van Leeuwarden af zouden afwerken, vol te maken.

1986. 323 Escuadrón, Holanda.

23

Noviembre de 1986. 323 Escuadrón, Holanda.

Diciembre de 1986. Francia.

Mayo 1987. Intercambio con la Luftwaffe, Pueblo Canario.

Mayo 1987. Norvenich, Alemania.

Junio 1987. 54 Escuadrón, Royal Air Force, Gando…

… y devolución de visita en el Reino Unido.

SALVAMENTO
462-03

Julio 1988. Intercambio Fuerza Aérea Italiana.

Noviembre 1991. Intercambio OTAN con la RAF, Gando.

Gando noviembre 1991. Militares de la RAF bajo las adversas condiciones meteorológicas canarias.

Wattisham, 1991.

Mascota del 462 Escuadrón.

Mascota del 461 Escuadrón.

Mayo de 1990. Línea de Aviocares del 461.

23 24 25
1 0
100
0

Celebración de la festividad de Nuestra Señora del Pino, Teror.

20 de octubre de 1989. Pilotos y mecánicos posan durante una pausa del CANAREX 89.

3 de noviembre de 1990. Los veteranos del 65 realizaron una plantada de palmeras frente a la SATA, que han seguido creciendo y hoy adornan el campo la carretera principal.

Y las patronas… en este caso, imagen de los condecorados en la Virgen de Loreto de 1990.

La Alarma…esa inseparable compañera de los halcones del 462 de todas las épocas. En la imagen Cap. Clavero y familia durante una distendida partida de billar.

36

1997. Los Reyes Magos siempre hacen un hueco en su agenda para pasar por Gando. En la foto, su visita del año descendiendo de un C-212 del 461 Escuadrón.

1997. Las estampas navideñas siempre fueron la especialidad de los Zorros. En esta imagen, la postal del mismo año.

25 de febrero de 1993. El 461 Escuadrón celebró sus 50.000 horas.

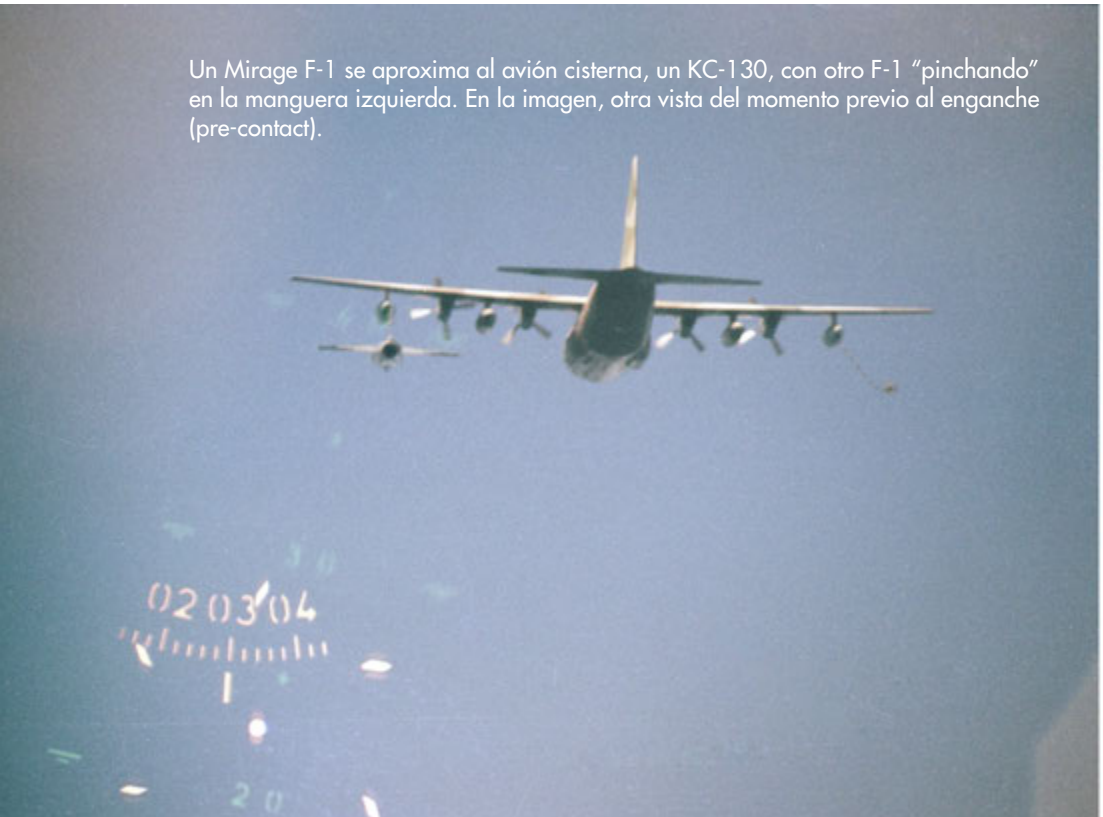
30 de junio de 1997. Celebración de las 45.000 horas de F-1 en el 462 Escuadrón. Velázquez, Cáceres, Cruz, Serrano, Díez, Rubio, Cabezas, Jarama, Bautista, Barroso, Guerra, Vera y Suárez.

Mayo de 1998. Inauguración del monumento al F5 del 464 Escuadrón.

Enero de 1999. Tuvo lugar una doble celebración: las 75.000 horas de vuelo del C-212 y el 75 aniversario del vuelo del Breguet en Gando.

1999. Se concluye la última revisión programada de un Mirage F-1 del 462 Ecuadrón con su correspondiente foto conmemorativa.

El 462 en 1997. Serrano, Velázquez, Terol, Cabezas, Salinas, Jarama.
Agachados: Rubio, Heredero, Guerra, Barroso, Leal y Suárez.



Un Mirage F-1 se aproxima al avión cisterna, un KC-130, con otro F-1 "pinchando" en la manguera izquierda. En la imagen, otra vista del momento previo al enganche (pre-contact).

De maniobras por Grecia… Guerra, Martínez Alonso (nuestro querido intendente-pagador), Rubio, Salinas, Jarama y Álvarez Barroso.

6 de abril de 1999.

Última misión de los F-1 en Gando. Tte. Suárez, Cap. Vera y Tte. Cabezas.

F-18 HORNET

HALCON 462 SQN
F-18A
HORNET

HALCONES
462
AY SI VOY CON LO QUE TE DOY

F-18
CANARIAS

F-18 Hornet

• F-18 Hornet (C.14)

Abril de 1999 - actualidad

El 462 Escuadrón de Caza está equipado con el sistema de armas C-15 (Aviones Northrop F-18 ""Hornet"), designado para la defensa, ataque y apoyo aéreo. Este Escuadrón realiza, en la actualidad, las misiones de defensa aérea del Archipiélago Canario y de apoyo a las Unidades de superficie. El avión F-18 lleva operando en la Base Aérea de Gando desde abril de 1999, cuando sustituyó al Mirage F-1.

Foto: Daniel Fernández de Bobadilla.

LLEGA UN GUERRERO, EL F-18, Y DESPEDIMOS A UN AMIGO, EL T-12

Parece que fue ayer, pero han pasado ya más de quince años desde la llegada de los F-18 a Gando. También en esta última etapa se han vivido en el Ala 46 momentos extraordinarios gracias al esfuerzo empeñado por todos los que formamos parte de ella.

En el año 1999 se vivió la llegada de los F-18 a las islas Canarias, un nuevo sistema en el archipiélago que sustituía a nuestros queridos F-1 y que todavía sigue defendiendo los cielos atlánticos. Otro fue, sin duda, la desactivación del 461 Escuadrón, unidad de gran tradición y extensa historia, que dejó de prestar sus servicios en el mes de abril del año 2005.

5 de abril de 1999. El Cap. Asenjo desciende del primer C-15 procedente del Ala 12.

Aterriza el primer Hornet para el Ala 46.

La llegada del Hornet

Juan Carlos Álvarez Barroso

El 5 de abril de 1999 se materializó el cambio. El capitán Cruz hizo la última alarma con el F-1 y su relevo, el capitán Guerra, inició las alarmas con el F-18 en Canarias. El acto oficial tuvo que esperar al día 14 de abril, presidido por el teniente general Lombo, principal promotor de la llegada de los C-15 a Canarias, y en el que el coronel Lens, jefe de la Unidad, recibió los primeros F-18 llegados a la Base Aérea de Gando.

Durante varios años los C-15 que volaron en Canarias pertenecieron al Ala 12 y tanto pilotos como mecánicos de esa Unidad estuvieron apoyando al Ala 46 en sus inicios con el nuevo avión. Gracias a este apoyo, la transformación al nuevo material fue más sencilla y los pilotos y mecánicos pronto empezaron a familiarizarse y resolver todos los problemas que iban surgiendo. Muchas son las alarmas que nuestros amigos los Póker y los Tenis hicieron en el barracón de Gando y muchas las horas que invirtieron sus mecánicos en poner al día a los nuestros en resolver esas averías que se resistían.

El 19 de enero del 2001 el coronel Almagro recibió el primer C-15A pintado con el emblema del 462 Escuadrón y el largo relevo finalizó con el coronel Rincón como jefe del Ala el día 7 de febrero del 2003 con la entrega del último C-15A por parte de los americanos.

El F-1, que durante mucho tiempo fue la punta de lanza del Ejército del Aire, pasó a la historia. Atrás quedaron las estrecheces de la cabina, los relojes analógicos, el radar al final del "túnel", la búsqueda de instrumentos por la cabina, los vértigos en nubes, la bola de fuego, el vuelo bisónico, el aparcar con viento en cara, el uso del "calcetín", los vuelos al amanecer, el faro de policía, el recalaje en la vertical, el vector adicional, los flaps de combate, el arretmarche, los procedimientos en francés, el panne de huile… nuestro querido F-1 se fue, marcando una época dorada en la historia del 462 Escuadrón y dejando una huella imborrable en todos los pilotos que tuvimos la fortuna de volarlo.

19 de abril de 1999. Acto de relevo. Pasada de despedida del F-1 escoltados por dos F-18.

Los C.15 en Gando

Daniel Fernández de Bobadilla

El 462 Escuadrón es el único escuadrón de caza del Ejército del Aire que opera permanentemente desde una Base Aérea que comparte las pistas y gran parte del espacio aéreo con un aeropuerto internacional y donde los controladores no son militares. Ello ha hecho necesario que, a lo largo del tiempo, se hayan ido desarrollando una serie de procedimientos de coordinación, plasmados en una Carta de Acuerdo entre el Ejército del Aire y las autoridades civiles responsables del control del tráfico aéreo en las islas.

Las relaciones con los controladores civiles han gozado siempre de una excelente salud; de hecho, fue práctica habitual en los tiempos del F-1 el volar en su cabina trasera a algunos de ellos, como forma de familiarizarles con la especial operación de los aviones de caza. Sin embargo, no es menos cierto que las características particulares de la operación de este tipo de aeronaves, totalmente diferentes a las de los aviones comerciales con los que conviven, hacen que de vez en cuando surjan pequeños conflictos, que en la inmensa mayoría de las veces son resueltos rápidamente gracias a la buena predisposición de todas las partes implicadas.

Como cualquier otro escuadrón de caza, el 462 Escuadrón realiza una serie de maniobras rutinarias, que a los ojos de los controladores y pilotos civiles resultan cuando menos sorprendentes. Así, maniobras como los despegues en formación, las salidas en columna radar (1+1+1+1) con dos millas de separación entre aeronaves, los scrambles con ascenso con postquemador, las pruebas en vuelo, recuperaciones en reglas de vuelo visual (VFR) de cuatro aviones para entradas en inicial, etc., se hacen rodeados de un gran volumen de tráfico civil, con sus propias particularidades, velocidades, márgenes de seguridad y un sinfín de características que los hacen enormemente distintos a nosotros.

En este entorno, dos factores tienen un gran impacto en el planeamiento de las misiones del 462 y diferencian la operación local de la de cualquier otra base peninsular: la gestión del combustible y las emergencias en vuelo. Sin embargo, gracias al apoyo de los controladores y a la excelente labor de todo el personal del Ala 46 implicado en las operaciones aéreas (el Centro de operaciones de Base –Nido–, preparación de vuelos, contraincendios, combustibles, barreras de frenado…), los Halcones del 462 vuelan con seguridad en un entorno tan exigente y cambiante como es esta Región de Información de Vuelo más conocida como el FIR Canarias.

C.15-75

Foto: Daniel Fernández de Bobadilla.

Formación de C-212 en sesión fotográfica.

LA DESPEDIDA DEL AVIOCAR

El 20 de abril de 2005, tras veinte años de servicio en el 461 Escuadrón, el C-212 Aviocar realizaba su último vuelo en la Unidad.

Atrás quedaban sus servicios en el Sahara en 1975, nada más llegar al Ala 46, y tantas misiones efectuadas en el entorno las Islas, en la Península Ibérica o en África. En la foto inferior, un T-12 de vuelta de la operación humanitaria a Nouadhibou, Mauritania, en septiembre de 2002.

20 de mayo de 2005. Último vuelo del T-12 en Gando.

Dos C-212 en formación vistos desde la rampa del líder. Foto: Juan Manuel Cuervo Forcelledo.

Miembros del 461 con parte del personal evacuado durante la operación.

AVIOCARES EN GANDO

461 Escuadrón, labor callada

Lorenzo Artiles. XLVII Promoción del EA.

El 461 Escuadrón era una Unidad veterana cuyos orígenes se remontan a 1928 y las primeras escuadrillas que operaron en el desierto y combatieron en la guerra de África.

Desde 1962 operaba como 461 Escuadrón, pero durante sus distintas etapas y denominaciones ha estado dotado por aviones emblemáticos como el Breguet XIX, el Junkers Ju-52, el Heinkel-111, el DC-3 y por último el C-212. Siempre fue uno de los elementos básicos con los que contaba el Ejército del Aire para operar en las islas, realizando una valiosa labor de transporte aéreo ligero militar y enlace y apoyo a la población civil y militar de Canarias.

Heredero de una Unidad cargada de historia, de su última etapa pasarán a la memoria misiones de salvamento, destacamentos en península (Zaragoza, Valladolid, Salamanca…), colaboraciones, apoyos y estafetas entre las siete islas. Horas de vuelo realizadas con entusiasmo, ilusión, dedicación y con una tremenda variedad de cometidos, donde en los últimos años destacamos por su singularidad y compromiso las misiones de ayuda humanitaria a Mauritania y la integración de las tripulaciones del 461 Escuadrón en el Destacamento de Vicenza (dependiendo del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas de la OTAN para los Balcanes o BCAOC) llevando a cabo operaciones Aéreas de Apoyo logístico Operativo (OSA), dentro de la operación Deliberate Forge para la antigua Yugoslavia.

Las misiones en Mauritania sirvieron para llevar a ese pueblo un soplo de esperanza en forma de ayuda médica. Las misiones sobre Bosnia incrementaron el nivel operativo del Escuadrón, que se benefició de un entrenamiento adicional y excepcional, que supuso cambiar el entorno canario por un escenario operativo real en ambiente multinacional, y en pleno corazón de Europa, que tuve la opción de disfrutar en primera persona.

Toda esta actividad no fue más que la recompensa a una herencia, a la suma de unos hábitos de trabajo transmitidos a través de generaciones de aviadores que, con distintas escalas, especialidades, historias e identidades, consiguieron llevar a cabo una magnífica labor

que, con abnegación y esfuerzo, siempre mostró respeto y pasión por los ideales del Ejército del Aire. Por ello, si tuviera que definir de alguna forma el 461 Escuadrón de FFAA sería con estas tres palabras: vocación de Servicio.

Han pasado ya algunos años desde mi destino al Escuadrón de los Zorros. No voy a negar que para un piloto de transporte recién salido de la Academia General de Aire, aquél no era quizá el sistema de armas más deseado, pues todos aspiramos en nuestra juventud a poder volar un material puntero tecnológicamente hablando.

Gracias a Dios, el tiempo te enseña a valorar las cosas desde una perspectiva diferente y la madurez acaba por mostrarte las cosas que realmente son importantes en la vida: no es el tipo de material, no son las misiones, no son las coronas de laureles ni los halagos; fue la labor callada y abnegada de un Escuadrón joven, la que me cautivó para siempre. Representaba, desde la diversidad y siendo una de las unidades de transporte más veteranas del Ejército de Aire, ese espíritu joven y crítico, rebosante de ilusión y tradición, que podía presumir, desde la humildad, de la mejor profesionalidad, amabilidad, generosidad, honestidad y compromiso.

Un compromiso que se tradujo en un servicio continuo a la sociedad canaria, y por lo tanto a la española, reflejado en miles de misiones. Creo firmemente que en el 461 existió, hasta su desactivación, una enorme coincidencia entre los valores personales y los valores de la Organización.

Sea este modesto artículo, escrito para el 50 aniversario del Ala 46, un elogio y una reivindicación de la herencia del 461 Escuadrón, los Zorros, una Unidad que vivía desde dentro hacia fuera, no a la inversa. Mantener su legado de tradición e historia es un gesto necesario hacia quienes le dedicaron lo mejor de sus vidas, y de responsabilidad hacia el futuro del Ejército del Aire.

LA VIDA COTIDIANA EN EL ALA 46

16 de abril de 1999- se produjo el traslado de nuestro querido T-6 a su lugar de exposición, a la entrada de la Base Aérea de Gando.

En la imagen, los momentos del traslado, con los planos desmontados.

Su aspecto final.

Su Majestad el Rey nos volvió a honrar con su presencia el día 19 de octubre de ese mismo año, 1999, ya con el F-18 defendiendo los cielos canarios y volando en el 462 Escuadrón.

Entre tanto, la actividad habitual de la Unidad se desarrollaba sin contratiempos. Algunas visitas, como las del personal de las escuelas de azafatas, se han dejado de llevar a cabo, para desconsuelo de algunos.

Foto de grupo con el personal del Ala y las mascotas de cada Escuadrón.

En la imagen, el Cap. Barroso y el coronel Almagro mostrando a S.M. el interior de la cabina en el barracón de Alarma del 462.

El 19 de enero de 2001.

Se recibe en la Unidad el primer F-18 destinado, con el halcón en la deriva y los numerales del Ala. En la fila superior, Velázquez, Cabezas, Almagro, Leal, Porrón, Guerra, Barroso y Suárez. Agachados, Salinas, Alemán, Bello y Heredero.

Dos años y medio más tarde, el 19 de junio de 2003, concluyó el programa con la llegada a Gando del último de los C.15A en integrar la dotación del Ala 46.

Visita del Colegio General de Azafatas, mayo de 2001 y en abril de 2002.

18 de septiembre de 2003. El 462 Escuadrón con el coronel Abad.

El 21 de abril de 2006, el Tcol. Yváñez, jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas, se convirtió en el primer piloto en España en alcanzar las 3000 horas de vuelo en F-18. De izquierda a derecha, Perea, Marazuela, Castellón, Salom, Yváñez, Barroso, Caballero, Bello, López, Toutain y Monge.

Noviembre de 2003. Los integrantes del 461.

Y los del 462, en 2004.

Visita del lanzador olímpico español Mario Pestano en abril de 2008.
En la imagen, junto al coronel Salom y al brigada Auyanet.

La aviación en general y el F-18 en particular siempre han resultado muy llamativos. Muchas actividades publicitarias o culturales han tenido como escenario alguno de los barracones y hangares del Ala en estos años. En la foto inferior, un reportaje de la revista *Estilo* en 2007.

El F-18 también ha ido cumpliendo hitos en la Unidad.
En la imagen, el montaje fotográfico para la celebración de las 25.000 horas de vuelo, el 3 de julio de 2009.

Colocación e inauguración del monumento al "Saeta" en la zona de pabellones.

De la misma forma, las secciones y talleres del Ala han ido ganando en capacidades. Hoy en día es habitual el paso por pintura de nuestros C15, que tienen a gala ser unos de los más lustrosos del Ejército del Aire. En la imagen el equipo del Taller de Pintura en 2009.

El 462 en el año 2009.

Prácticas de supervivencia frente al anexo del pabellón de suboficiales.

Septiembre de 2011. Acto de imposición de condecoraciones a personalidades canarias, presidido por el JEMA, general García Ruiz.

En 2012 la Unidad cumple otro hito: 30.000 horas de vuelo en C.15A.
En la imagen, el Tte. Fuentes, el coronel Guillamón y el Sgto. Hernández.

Visita de Halcones al Centro de Satélites de Maspalomas. En la fila superior, el cuarto por la izquierda, su jefe, el teniente coronel Lozano, antiguo ingeniero aeronáutico del Ala 46.

11 de noviembre de 2014. Festival aéreo conmemorativo del 75 aniversario del Ejército del Aire en la Base Aérea de Torrejón, con representación del 462. En la foto, el C.15-84 con una patrulla acrobática de fondo sobre el cielo de Madrid.

Los últimos vuelos se siguen mojando.
Último vuelo del capitán Olalla. 18 de junio de 2014.

La despedida del coronel Pellegero y del comandante Margaretto.

4 de mayo de 2015. Visita del JEMA, general Arnaiz, al Ala 46.

El F-5 de la rotonda vuelve al suelo para una nueva restauración.
El salitre y la arena se han cobrado su precio.

El trabajo duro no está reñido con los buenos momentos.
A veces también se iza la bandera pirata en el Ala 46.
Despedida del coronel Guillamón. Servicio Marítimo, julio 2015.

Los domingos previos a los ejercicios en la Península siempre han sido muy animados en Gando. La distancia obliga a desplazarse un día antes que el resto de las unidades del Ejército del Aire, por lo que la actividad en la Base es frenética. Nadie descansa hasta que todos los cazas están en el aire.

10 de mayo de 2015. El personal de línea momentos previos al despegue de seis C.15A hacia la Base de Zaragoza, para el ejercicio Tormenta.

Las averías se van solventando. Es un trabajo en equipo perfectamente sincronizado.

Antes de firmar el libro, hay tiempo para una foto.

Por fin, aviones listos… ¡Buen vuelo!

A veces se alinean los astros y, como por casualidad, casi todo el Escuadrón está presente.
Si además hay una cámara cerca, se puede incluso inmortalizar una imagen.

Dos C.15 del 462 Escuadrón desde la ventanilla de un T-12 del 461.
Foto: Juan Manuel Cuervo Forcelledo.

Volando el F-18. Destacamentos, ejercicios y evaluaciones

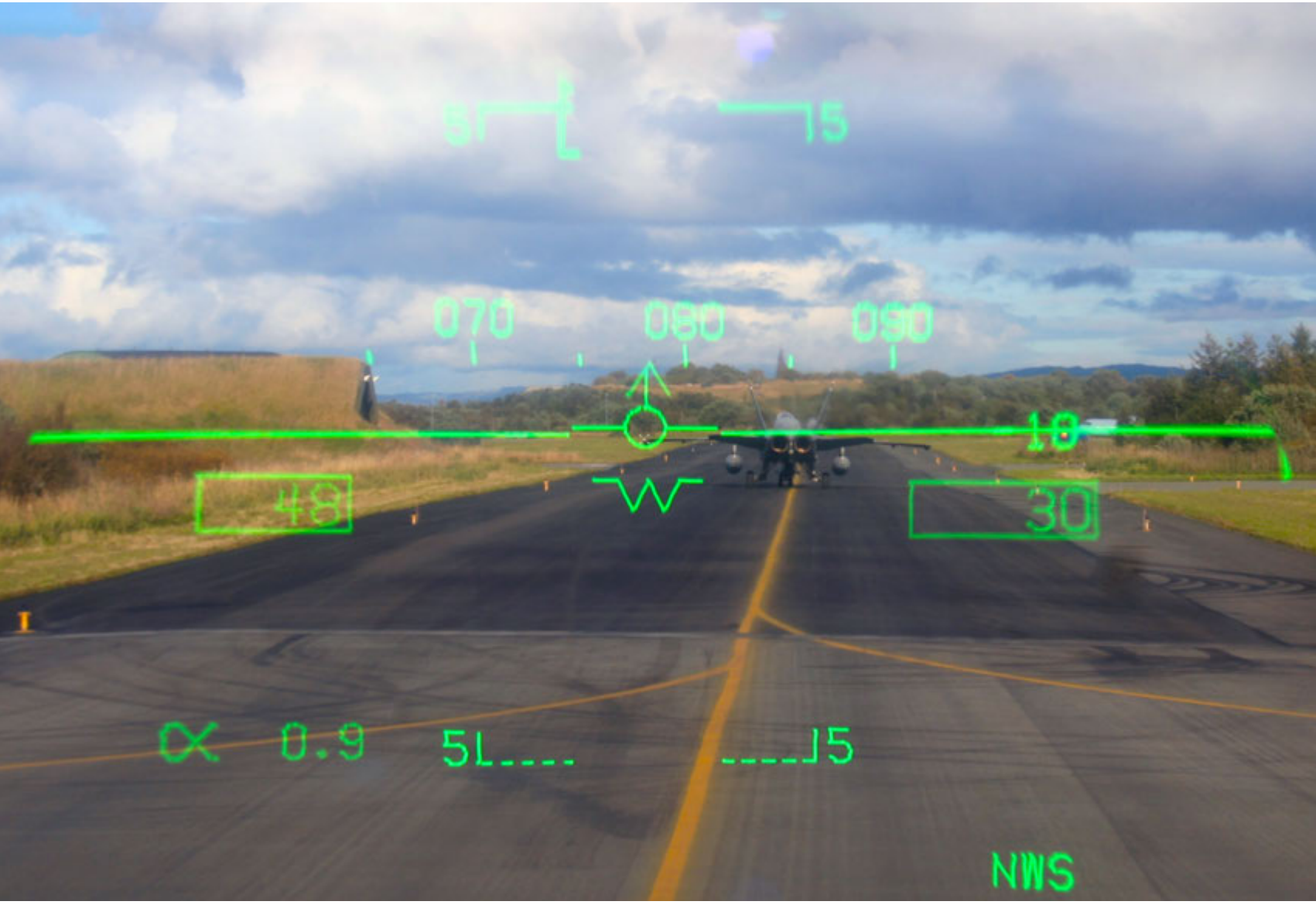
Ya sea en misiones en la península, en el extranjero o en vuelos sobre las Islas Canarias, los Halcones del 462 se han batido el cobre contra lo más granado de las fuerzas aéreas del mundo. En mayo de 2005 el Escuadrón desplegó a Francia, para el ejercicio AIREX. En la imagen inferior, Tte. Dasí, Tte. Lafuente, Cap. Alemán, Cap. Bobadilla y Cap. Eguilaz. Sentado, el Cap. Velázquez-Gaztelu. Foto: Daniel Fernández de Bobadilla.

En 2007, el Escuadrón desplegó a Noruega, a la Base Aérea de Oerland, para el ejercicio Bold Avenger, de la OTAN. En ruta, diversos reabastecimientos en vuelo sirvieron para alcanzar el destino con rapidez.

Los Halcones operando en Francia.

31-50
46-01

Izquierda, un nuevo reabastecimiento en vuelo, esta vez desde un B-707, para alcanzar "del tirón" los límites del Círculo Polar Ártico. Derecha, buscando el refugio asignado por las calles de rodaje de Oerland. Fotos: Daniel Fernández de Bobadilla.


070
080
090
48
30
0.9
NWS

Ya en tierra, comienza el típico debriefing sobre el estado de los aviones.
A la derecha, Cap. Eguilaz Junto a él, el Tte. Marín.

Cte. Caballero y el Cap. Conde en el Centro de Operaciones de Oerland.

Visita local por los bosques noruegos.
Cap. Bobadilla, Cte. Calderón (MACOM), Cte. Caballero y Cap. Julio Castellón.

El tiro naval siempre ha sido un clásico en Gando.
En la imagen, tres Hornet despiden a los armeros a pie de pista después de despinzar las bombetas de prácticas.

En la imagen, un equipo de línea configura un F-18 en condiciones de amenaza química, con el equipo de protección individual (EPI) puesto.

Un piloto despojándose de la protección química antes de subir al F-18, ayudado por el personal de equipo personal y de línea.

Las evaluaciones TACEVAL

El 462 Escuadrón ha sido una de las Unidades del Ejército del Aire que se han puesto a prueba, hasta el límite de sus fuerzas, en las evaluaciones tácticas llevadas a cabo en España por la Alianza Atlántica, las denominadas TACEVAL.

Se trata de una evaluación en la que un equipo internacional de expertos se desplaza hasta la Unidad para evaluar su forma de actuar desde el punto de vista operativo (misiones aéreas, inteligencia, mando y control, etc.), logístico (gestión de recursos, recuperación de aeronaves o abastecimiento) y de autoprotección (la capacidad para seguir operando en ambiente hostil). Una evaluación en que las simulaciones se reducen al mínimo y que somete al personal a un estrés similar al de una situación de combate.

Parte de la evaluación consiste en demostrar la capacidad de responder ante ataques terrestres o aéreos. Para ello es fundamental conocer las técnicas de primeros auxilios y cómo tratar a heridos y bajas.

En la imagen, parte del adiestramiento intensivo al que se sometió la Unidad en la fase previa a las evaluaciones.

En el puesto de mando. A la derecha, el Tcol. Vara de Rey junto al Cte. Margaretto. Detrás, el Cte. Domínguez.

Una parte de la concienzuda evaluación a que se somete a todo el personal de la Unidad trata sobre el manejo del armamento individual. En la imagen una de las prácticas solicitadas por los evaluadores.

Superada con éxito la dura prueba, se hizo entrega al Tte. Marín de la bandera de España que había ondeado en la TAOR (zona de evaluación), para que la trasladase a Afganistán, en la Base de Herat, y ondease también allí durante su próximo destino. En la imagen anterior, parte de la estructura de mando del Ala que hizo posible el éxito de las evaluaciones: de izquierda a derecha: Cap. (Ing) Gómez, Cap. (Ing.) Ortega, Tcol. Vara de Rey, Tte. Marín, Tte. Garcés (EADA), Cte. Esteban, Cte. Marazuela, Cte. Margaretto, Cte. Domínguez y coronel Martorell.

46-09

Otros tiempos, mismos valores. Halcones en el TLP (Tactical Leadership Programme)

Miguel A. Sáez Nievas

El TLP es el curso más exigente al que puede enfrentarse un piloto de caza. Durante un mes, los alumnos planean y vuelan las misiones más complejas, bajo la atenta mirada de instructores expertos y sometidos a la presión de un tiempo siempre limitado.

El TLP tiene lugar en la actualidad en la Base Aérea de Albacete, donde el Ejército del Aire acoge el desarrollo de los cursos. Antes los Halcones se desplazaban cada año a Bélgica, a la Base Aérea de Florennes. Este es el relato de una de esas misiones, en las que pilotos de varias nacionalidades se adiestran juntos para ser los mejores pilotos de caza del mundo.

Rodaban por una calle estrecha y tortuosa, entre un bosque espeso que escondía de miradas extrañas los refugios de los cazas y el resto de instalaciones. Era la típica base aérea de centro Europa construida durante la Guerra Fría; una de tantas en las que aviones de combate, dispersos para sobrevivir al primer ataque, esperarían su turno para despegar contra las oleadas de Migs y Sukhois procedentes del Este. Típico también era el clima. Trescientos pies de techo, con una lluvia fina pero constante que empezaba a disolver la nieve acumulada durante los últimos días.

Repasaba mentalmente la misión mientras aguardaba su turno detrás de cuatro Tornado GR-4 y unos cuantos F-16 MLU: despegue, salida instrumental y rumbo al mar del Norte; reabastecimiento de un KC-10 holandés; esperas al Sur de Londres mientras se reúne el paquete de ataque; ruta a media cota hacia un objetivo cerca de Escocia y vuelta al continente. Las horas perfectamente anotadas en el Log, puntos de ruta, combustible mínimo (hoy habría que llevar un ojo extra en el aforador), tácticas aire-aire y perfil de ataque. Todo allí escrito, en un jeroglífico sólo inteligible por el que está acostumbrado a volar en cabinas estrechas, donde toda la misión se comprime en 30 centímetros cuadrados de espacio en blanco sobre la ventana del piernógrafo.

Alineó en su banda, con el punto de su formación a la derecha. La pista delante de él parecía una montaña rusa, con pendientes positivas y negativas enlazadas. Cuando torre le autorizó a despegar seleccionó post-quemador y contó mentalmente los dos o tres segundos que tardaría en sentir esa "patada" simétrica, el empujón que confirmaba la ignición del combustible de los dos anillos de post-combustión.

El número dos hizo lo propio veinte segundos más tarde, sólo un momento antes de que él entrase en la capa de nubes que cubría el campo de vuelo. En ascenso a través de diez mil pies se hizo la luz y el sol le obligó a bajarse la visera. Las comunicaciones con los controles se sucedían; tres países en apenas 15 minutos… y lo que quedaba.

46-09

El KC-10 esperaba en su sitio, aunque a un nivel distinto para evitar una zona de turbulencia. Aun así, la manguera no estaba precisamente estable, y tuvo que reunir una dosis extra de paciencia y concentración para evitar perseguirla en su movimiento ondulante. Al cabo de unos segundos, cesta y sonda hicieron contacto y el combustible empezó a entrar a razón de 1500 libras por minuto, llenando los depósitos de nuevo y extendiendo el tiempo que podrían combatir sobre los cielos de Inglaterra.

Pasó con "London Mil" en la frecuencia convenida y pidió vectores a su punto de espera. Algunos de sus compañeros de briefing estaban ya orbitando, cada uno a su altura: 2 AMX, 2 A-10, 4 F-15, 4 Tornado… después llegarían 6 F-16 MLU y un par de Jaguar. ¡Menuda fiesta! Y en algún lugar a lo largo de las 200 millas que separaban la espera del objetivo les estaban esperando unos cuantos Mirage 2000 y Tornado ADV, que tratarían de impedirles soltar sus bombas (simuladas) sobre el polígono industrial que había que dejar fuera de combate.

Su estado mental iba cambiando conforme se acercaba el momento de librar el "Push". La ruta, el reabastecimiento…, todo requería concentración. Pero el combate era otra cosa. Desde que preparaba el avión para la guerra hasta que salía de la zona de combate su cerebro era un procesador de situaciones, posiciones, contactos y envolventes; un calculador de probabilidades y opciones de derribar o de ser derribado. No tenían escolta dedicada, así que iban delante del resto de cazas, junto con los F-15E, para echar una mano contra los Red Air, aquellos que representaban el papel de enemigos. Cerca del blanco tendrían que "cambiar la ficha", y convertirse en un bombardero puro.

Un mecánico revisa una pérdida hidráulica por la zona del gancho.

Su punto iba en formación de combate; los radares barriendo el aire según el contrato prefijado. Apenas transcurrieron cinco minutos tras librar la espera cuando el controlador empezó a pasar los primeros bandits, a varios niveles, unas cincuenta millas por delante. Los F-15 se repartieron los contactos enemigos, llamadas que escuchó en la frecuencia Aire-Aire, y los primeros misiles empezaron a abandonar los railes de sus lanzadores. Todo iba de libro. Unos minutos después, se cantaban los primeros derribos. Mientras los Eagles continuaban hacia el objetivo, ahora ya más de cuatro minutos por delante de la formación principal, el punto pasó otra amenaza no detectada:

—Green 2, contact, 260/15 miles, 14 angels, fast.

A por ellos. Ordenó formación ofensiva y puso rumbo a la amenaza. No podían dejar que se acercasen al paquete de ataque a una distancia que les permitiese emplear sus armas contra los bombarderos. Tenían que bajar y aprovecharon un pequeño hueco en la capa de nubes que les había acompañado durante toda la ruta. Varias veces había estado allí y siempre le sobrecogía la misma sensación cuando aparecía la campiña inglesa bajo sus alas:

Dos Halcones esperan en corto de pista de la 30R en Zaragoza. En la estación dos, un misil AGM-65 Maverick.

Un Halcón reabastece desde la manguera derecha mientras otro espera su turno en observación izquierda.

la de otros pilotos con la misma imagen en sus ojos durante la Batalla de Inglaterra, tantos jóvenes entregando lo mejor de sus vidas en una época donde el honor y el valor no eran palabras vacías pronunciadas en un discurso, sino un credo demostrado día a día, en una batalla por la supervivencia propia y de la de toda una civilización.

El radar mostraba dos contactos en rumbo convergente a los strikers, el resto de bombarderos que volaban diez millas por detrás. Quizá el empeño de aquellos por conseguir el premio gordo les hizo no prestar atención a su F-18 y al de su punto, que tras apenas un minuto ya tenían contacto visual: dos Mirage 2000C rumbo sur, en ofensiva. Se repartieron los contactos y dispararon, pero los cazas de ala en delta se revolvieron, sorprendidos por la llegada de los Hornet.

El cruce fue espectacular: él con el líder de la formación enemiga, virando cúpula contra cúpula, con la planta del Mirage recortada sobre los estratos grises. Su punto, con el punto enemigo, y con bastante ventaja ofensiva. Unos segundos después se oyó el Fox II sobre el "trailer" de los Mirage. Sólo quedaba uno y le estaba dando bastante guerra, así que se dedicó a hacer lo que dice el manual: presiona, no le dejes respirar, y espera a que tu compañero te eche una mano. No tuvo mucho tiempo de disfrutar más del perfil de su enemigo desprendiendo estelas de condensación: otro Fox II y un ligero alabeo terminaron el pequeño enganche. Y los cazas se separaron hacia su punto de regeneración.

Ahora había que concentrarse en el objetivo. Reajustó la velocidad requerida para llegar a tiempo a su ventana, lo cual iba a suponer una buena cantidad extra de combustible dado el tiempo que habían perdido persiguiendo a los Mirage por el cielo inglés. Repasó lo que esperaba ver en su FLIR cuando seleccionase el blanco y el punto exacto en el que debería poner sus bombas. Y el resto transcurrió sin novedad…

El regreso, como siempre, resultó bastante más tranquilo. Había que ir reabsorbiendo la adrenalina, al menos hasta iniciar la aproximación. Eran el número cinco en secuencia de GCA con el campo prácticamente bajo mínimos… Bienvenidos a Europa.

¡Cómo cambian los tiempos! Cazas españoles, franceses, ingleses, americanos, alemanes… enemigos acérrimos en mil guerras de otras épocas adiestrándose ahora juntos sobre los cielos de Europa.

Otros tiempos, pero los mismos valores. Esperemos saber mantenerlos y transmitirlos.

Foto de grupo del ANATOLIAN EAGLE.
Debajo, durante la fiesta ofrecida por las tripulaciones de Qatar, que acudieron con sus Mirage 2000-5.

Anatolian Eagle

El año 2010 fue testigo de otro de los hitos más importantes de la Unidad. Si bien nunca había sido posible acudir a alguno de los famosos ejercicios Red Flag, celebrados en EEUU, ese año el MACOM distinguió al 462 con su participación en el Anatolian Eagle.

El Anatolian es un ejercicio para grandes formaciones de cazas que, tanto en su estructura como en sus medios, es primo hermano de los que lleva a cabo la USAF en el polígono de Nellis, en el desierto de Nevada.

11 de junio de 2010. Pilotos y personal de apoyo a operaciones e inteligencia del 462 durante una de las reuniones de confraternización del ejercicio.

De vuelta a casa, tras un duro destacamento en Turquía y algunas complicaciones en el viaje de regreso, haciendo escala en Sigonella (Sicilia, Italia). Arriba, Arnaiz, Margaretto, Lafuente, Domínguez y Dasí junto al Tcol. Vara de Rey.

17 de enero de 2006. lanzamiento de bengalas. Foto Cte. Fdez. de Bobadilla.

74-35
23

Las DACT. Fotos para el recuerdo

Los ejercicios DACT (Entrenamiento en Tácticas de Combate Disimilar, en sus siglas en inglés), vienen realizándose desde hace ya casi diez años en el espacio aéreo de las Islas Canarias. Son, indiscutiblemente, uno de los ejercicios aire-aire más avanzados que se llevan a cabo en la actualidad en Europa.

Uno de los primeros despliegues de nuestros Eurofighter fueron, precisamente, los ejercicios DACT de Gando.

74-34
46-12

MORS IN IMICIS
493d FIGHTER SQUADRON
ALA Nº 12
¡NO LE BUSQUES TRES PIES!
MANDO AÉREO DE COMBATE
LN
493 FS
12-12
Gando A.F.B. 20

HALCONES
462
NI SI VOY CON LO QUE TE DOY
15
QUIEN OSE PAGA
ALA 11
VISTA, SUERTE Y AL TORO
MAERSK
DACT'10-02
46

47 GRUPO DE FFAA
ALA 11
VISTA, SUERTE Y AL TORO
15
QUIEN OSE PAGA
ALA nº 12
"Arena, Mar y Viento"
Base Aérea de Gando
DACT'

462
GRUPO DE ALERTA Y CONTROL
ALA 14
14
EJERCITO DEL AIRE
UMAER
Por el cielo siempre a tiempo
2011
ALA 46

46
EJERCITO DEL AIRE

46
EJERCITO DEL AIRE

46
EJERCITO DEL AIRE

El día a día del Ala 46

Los que hoy formamos parte del Ala 46 nos seguimos esforzando día a día en hacer de esta Unidad una de las más operativas del Ejército del Aire, sintiéndonos orgullosos herederos de todos aquellos que antes han llevado cosido su emblema en el uniforme.

El paso del tiempo ha transformado las máquinas, los medios, el adiestramiento o la normativa, pero no ha cambiado ni un ápice de aquello que siempre ha caracterizado a esta Unidad por encima de otras: su vocación de servicio. Ya sea a los mandos de un caza o en el recóndito puesto de vigilancia del polvorín; en la monotonía de un servicio de pista en un día tranquilo o en la agitación de la cocina en el momento de la comida del mediodía; en las secretarías en el momento de metódica clasificación de la documentación o corriendo hacia la ambulancia cuando suena la sirena de alarma; preparando los aviones para el siguiente periodo de vuelo o subiendo a analizar la enésima avería de mandos de vuelo del mes; en el adiestramiento diario de nuestros perros policía o en la concienzuda preparación de un nuevo proyecto para alguna infraestructura que requiera de urgente reparación; repasando una grieta en la soledad del taller de soldadura o expidiendo pases, en medio del bullicio del acceso a la base durante los fines de semana de buen tiempo… A los marineros, a quienes repostan combustible, a los bomberos, a los mecánicos, a los armeros, a los pintores, a los ingenieros, a los cocineros, a los camareros…

A todos los que siguen cumpliendo con su deber en el Ala 46 del Ejército del Aire y a todos los que nos precedieron está dedicado este libro. Sirvan estas fotos que se muestran a continuación de pequeño homenaje a su labor diaria.

En transmisiones.

En las secretarías…

Secciones de Personal y Automóviles.

En Transmisiones.

Con nuestros queridos F-404.

Y en el hangar de Revisiones y en el de Abastecimientos.

En el H-15.

En Soldadura, Chapa, Máquinas...

PROHIBIDO
USAR LAS MAQUINAS
POR PERSONAS AJENAS
A ESTA SECCION
THOMAS

En el taller de pintura o en limpieza química.

Revisando los convertidores de oxígeno y calibrando el banco de hidráulica.

Y en cocina…

EJÉRCITO DEL AIRE
BOMBEROS
B.A.G.
ARMERÍA
ARMAMENTO
100% PURO GOFIO
CONTRAINCENDIOS
BASE AÉREA DE GANDO
EMERGENCIAS
ANIVERSARIO
ALA 46
462 ESQ
LÍNEA F-4
402

WARNING

EPÍLOGO

En el espíritu de todos los que alguna vez han servido en el Ala 46 quedarán para siempre grabados los nombres de nuestros compañeros de armas que dieron su vida por España en acto de servicio.

Descansen en paz.

UNIDADES PRECURSORAS

22 Grupo Expedicionario de Caza

30-DIC-1940	Gando	Chirri	Teniente piloto Eduardo Martínez Pasalodos

Regimiento Mixto del Aire Núm. 4

30-JUN-1941	Gando	Chirri	Capitán piloto José Rubio Gutiérrez
08-NOV-1941	Gando	Chirri	Teniente piloto Francisco M. Carmona Carrasco
05-FEB-1943	Gando	Chirri	Teniente piloto Agustín Massieu Gómez
30-JUL-1949	Gando	Chirri	Teniente piloto José M. Senovilla García
06-FEB-1951	Toledo	T-2B	T.Coronel piloto Máximo Penche Martínez
06-FEB-1951	Toledo	T-2B	Comandante piloto Francisco Vigueras Murube
06-FEB-1951	Toledo	T-2B	Sargento mecánico Juan Martín Hernández-Tejera
06-FEB-1951	Toledo	T-2B	Cabo radio Armando Ramos Molina

4º Grupo de FF.AA.

15-ENE-1955	Gando	EE-4	Teniente piloto Rafael Marrero Dávila
15-ENE-1955	Gando	EE-4	Teniente piloto Ricardo Bermúdez de Castro Ozores
27-JUN-1955	Tan-Tan	T-2B	Sargento mecánico Julián Garrido del Amo
08-MAY-1957	Ifni	T-2B	Teniente piloto Carlos Díaz Congregado
08-MAY-1957	Ifni	T-2B	Teniente piloto Adolfo Lima Zea
08-MAY-1957	Ifni	T-2B	Brigada mecánico José Chirino Ruiz
08-MAY-1957	Ifni	T-2B	Cabo 1º radio Eduardo González Atienza

Ala Mixta Núm. 36

29-AGO-1958	Smara	C-6	Teniente piloto Fernando Fernández García
24-NOV-1958	El Aaiún	C-6	Capitán piloto Ignacio Horcada Villar
10-JUN-1959	S. Nicolás (GC)	C-6	Teniente piloto José Martín Benítez
21-SEP-1961	El Aaiún	C-6	Teniente piloto José Luis Ramos Losantos
14-JUL-1962	Smara	C-6	Teniente piloto Francisco J. Vencelá Flores
21-ABR-1963	Ifni	T-3	T.Coronel pasajero Alfonso Ferrer de Armas
12-NOV-1963	Sardina S. (GC)	C-6	Teniente piloto Eduardo Gil Suárez
12-NOV-1963	Sardina S. (GC)	C-6	Teniente piloto Emilio Jover Sendra

Ala Mixta 46 y Ala 46

14-NOV-1966	El Aaiún	C-6	Teniente piloto Antonio Ruiz de Castañeda de la Llave
11-ENE-1969	El Aaiún	C-6	Sargento piloto Antonio Sayago Suárez
30-JUN-1971	Gando	T-3	Teniente piloto Baltasar Peláez Fernández
30-JUN-1971	Gando	T-3	Teniente piloto Francisco Jiménez González
30-JUN-1971	Gando	T-3	Subteniente radioPedro Escobar González
14-FEB-1974	Tifartiti	C-6	Teniente piloto Jaime Michelena Bárcena
24-ABR-1974	Aneech	C-6	Teniente piloto José Vicente Alcusa Belsué
14-OCT-1974	Kenitra	C-10B	Capitán piloto Jesús Gil Fernández
14-OCT-1974	Kenitra	C-10B	Teniente piloto José Ángel Hevia Anubla
24-JUN-1975	Gran Canaria	C-10B	Capitán piloto Ángel Feijoó Jiménez
28-MAY-1980	Gran Canaria	T-10	Capellán 1º pasajero Lorenzo Latorre Morales
28-MAY-1980	Gran Canaria	T-10	Brigada pasajero Pablo Chueca González
25-SEP-1980	Teruel	C-9	Teniente piloto José María Busqué Escudero
25-SEP-1985	Gran Canaria	C-14	Teniente piloto Miguel Ángel Pérez Moreno
22-MAY-1991	Gran Canaria	C-14	Capitán piloto Rafael Sánchez Sánchez

Recopilación de C. Alzola

14-DIC-1983	Gando Accidente en el H-9	Cabo 1º Gabriel Huertas Ramos
22-MAY-1999	Gando Accidente en la Planta de Combustibles	Soldado Serafín Guedes Pérez

JEFES DEL ALA 46 DESDE 1942 A 2014

Notas al Capítulo 1

1. Muchas otras calles, con sus nombres escritos en mosaicos de porcelana junto a perfiles de aeronaves de la época, recuerdan la historia africana de la Unidad, un proyecto llevado a cabo recién iniciado el siglo XX por el Col. Almagro (jefe del Ala 46) y el Cap. Suárez MirYanda (Chano).
2. Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. Línea aérea comercial creada durante la Dictadura de Primo de Rivera a finales de 1928 de la fusión de CETA e IBERIA, fundadas a su vez respectivamente en 1921 y 1927. Posteriormente se convertiría en LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas) durante la etapa de la República.
3. Fuente: Antonio Gutiérrez Padilla. "112 Grupo: Aquel desconocido", ***Revista Aeroplano***, Núm. 10, pág. 71.
4. Las cinco unidades fueron: Ju-52 22-27, Ju-52 22-67, Ju-52 22-69, Ju-52 22-79 y Ju-52 22-80, que pasaron a dotar al 4º Grupo de Fuerzas Aéreas por disolución del Regimiento Mixto nº 4 y posteriormente al Ala de Transporte nº 36. Además la 11ª Escuadrilla contó con el FOKKER-12 45.5, procedente de Tetuán, desde noviembre de 1939 hasta marzo de 1941. Fuente: A. Gutiérrez Padilla. "112 Grupo: Aquel desconocido", ***Revista Aeroplano***, Núm. 10, pág. 74.
5. Para el Reino Unido y los EEUU era vital proteger las rutas de suministros que circulaban por el Atlántico, tanto las que atravesaban el océano desde Norteamérica como las que se movían a través de la costa africana. Para Alemania, por el contrario, su prioridad fue el estrangulamiento de aquellas rutas.
6. Fuente: Antonio Gutiérrez Padilla. "El orto y el ocaso del 461 Escuadrón". ***Boletín del Museo Aeronáutico***, nº 57. Enero-marzo 2007.
7. Periódico ***El Día***, 3 de marzo de 1991, A. Herrero Andreu.

Notas al Capítulo 2

1. Dos de los hitos clave fueron la firma con los EEUU del contrato para la fabricación por CASA, bajo licencia, de 100 cazas F-5 y la presentación en Le Bourget del prototipo del C-212 Aviocar.
2. Artículo de aviación publicado en Hispaviación 2.0 *(http://www.hispaviacion.es/amerizaje-forzoso-con-un-heinkel-111-pedro/)*
3. Del libro *Recuerdos Saharianos*, del coronel Ávila Bardají.
4. Fuente: González Serrano, J. (2013). "El Douglas C-47 en el Ejército del Aire". ***Aeroplano*** (31), págs.110-135.

PUBLICACIONES
Pd
DE DEFENSA

GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

ISBN: 978-84-9091-101-3
9 788490 911013