

El escuadrón español de Starfighter F-104 G, 1965-1972



Rafael de Madariaga Fernández
Capitán de Aviación Retirado

De la Academia de las Ciencias y las Artes Militares

La Aviación Militar Española que había finalizado la contienda civil en 1939 con una flota variopinta y relativamente moderna de aeronaves de distintas procedencias, no pudo en los años posteriores incorporar los nuevos prototipos que se comenzaron a producir en Europa al comienzo de la II Guerra Mundial ni en los años sucesivos. Los años siguientes fueron de grandes carencias y de una precipitada obsolescencia.

El año 1953 vino a romper aquella situación de deterioro y desesperanza para el futuro de la Aviación Española, al comenzar los esfuerzos para la firma y consolidación de los acuerdos con los Estados Unidos de América del Norte. La renovación total y completa de los efectivos de las unidades del Ejército del Aire había comenzado, situando a sus componentes, pilotos, mecánicos, armeros, e ingenieros, ante un reto muy superior a los que se habían tenido que enfrentar hasta aquel momento. No solamente los aviones y las infraestructuras serían diferentes desde ahí en adelante, sino que además estarían en idioma distinto, vendrían envueltos en costumbres y usos muy ajenos a los nuestros hasta entonces, e implicarían una auténtica revolución en el montaje, revisión, mantenimiento y operación de las aeronaves que ahora se ponían en funcionamiento en las unidades.

El lento deterioro del material reactor inicial

Desde el año 1955 el Ejército del Aire había entrado en la Era de los Reactores. Empezó con los T-33, avión de enseñanza y entrenamiento y con el F-86 como avión de combate. Estos aviones equiparon cinco Alas de Caza del Mando de la Defensa Aérea. Los doscientos cincuenta F-86 F habían conseguido acumular horas de vuelo y un magnífico nivel de entrenamiento operativo para los sucesivos grupos de pilotos, mecánicos, armeros e ingenieros, pero se estaban volviendo obsoletos y se había perdido casi un centenar. El Estado Mayor del Aire se planteó en 1964 la necesidad de renovar parte del material.

Los cazas más modernos en Europa

Se solicitó la ayuda a los Estados Unidos de América a través del Programa de Ayuda Militar MAP (*Military Aid Program*), para la adquisición de nuevos aviones de combate. El F-104 G, avión muy actual entonces, empezaba a dotar a la mayoría de las Fuerzas Aéreas de Europa. Poco después se consiguió la cesión de un Escuadrón compuesto por 21 aviones construidos en Canadá.

Cuando el F-104 G entró en servicio a mitad de los años 1960 en cantidades importantes en Europa, sufrió cierto número de accidentes. A causa del elevado índice de pérdidas se le tuvo como un avión controvertido y se le achacó el ser un aeroplano con un diseño intrínsecamente equivocado y peligroso. No obstante, y al contemplarse de forma retrospectiva, el Starfighter no era más peligroso que otros muchos aviones militares de la época. España no perdió ninguno de ellos.



La génesis del Starfighter fue un legado de las lecciones aprendidas por los pilotos norteamericanos durante la Guerra de Corea. Los pilotos de caza querían un caza de superioridad en combate y la Fuerza Aérea, con una gran clarividencia estuvo de acuerdo.

El programa F-104 español

Después de las negociaciones de la representación española con los miembros del MAP hacia 1964, un equipo del Estado Mayor del Aire y del Mando de la Defensa Aérea estudió y elaboró un programa que contemplaba todas las necesidades del futuro Escuadrón. Finalmente, de acuerdo todas las partes interesadas, se decidió la ejecución de éste para que pudieran iniciarse los vuelos en España a primeros de 1965.

Como ya se había decidido que el nuevo Escuadrón estaría ubicado en la Base Aérea de Torrejón, en esos momentos mandada por el Coronel Antonio de Alós Herrero, se fijó que el grupo mayoritario de pilotos y mecánicos serian seleccionados de entre los que se encontraban destinados en el Ala de Caza Nº 6 de Torrejón, que contaba con el Escuadrón 61 de Sabres F-86F. Respecto a los pilotos, se fijó un mínimo de 500 horas de vuelo previo en reactores y que pudieran continuar en el destino varios años, descartándose así a los capitanes más antiguos y los pilotos muy poco experimentados.

Además, se seleccionó a cuatro pilotos —dos tenientes y dos suboficiales de complemento— de cada una de las otras Alas de Caza. Con el personal de mantenimiento se hizo una selección similar. Cuatro pilotos fueron a los Estados Unidos para realizar el curso de piloto en F-104 G. Para su nombramiento se eligió un piloto por cada escuadrón de caza y así se designó, como se ha citado, al Comandante Jefe del Escuadrón Carlos Baudot Mansilla del 61 Escuadrón, Capitán José Parés de la Rosa del 11 Escuadrón de Manises, Capitán Leocricio Almodóvar Martínez del 12 Escuadrón de Manises y Capitán Ángel Conejero Lillo del 51 Escuadrón de Morón. El curso empezó en octubre de 1964 y tras permanecer un mes en la Escuela de Idiomas de la USAF en Lackland, San Antonio, Texas, y pasar las pruebas en la cámara de presión en la Base Aérea de Randolph, se trasladaron a la Base Aérea de Luke, Arizona, donde estaba situada la Escuela de Pilotos de F-104 alemanes.

Los F-104 comienzan a volar en Torrejón

La presentación oficial del Escuadrón ante el General Jefe del Mando de la Defensa Aérea se realizó el 5 de marzo de 1965. A los pocos días, el 8 de marzo se inician los vuelos de doble mando, para ir realizando el plan de sueltas previsto. En julio de 1965 se incorporaron todos los pilotos que estaban destinados en otros escuadrones y que previamente habían realizado el curso teórico del avión en Torrejón, con lo que se completó la primera plantilla de pilotos.

Durante los siguientes siete años se fueron acumulando horas de vuelo, misiones y experiencia sobre los pilotos que volaban aquellos veintiún aviones, y el saber y conocimiento en las manos de los mecánicos, montadores, armeros e ingenieros, militares y civiles de la empresa Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) que los reparaban y mantenían en vuelo. Hubo incidentes y problemas resueltos con imaginación y algo de buena suerte, pero se fueron realizando todos los Planes de Instrucción y los ejercicios planeados.

Los pilotos oscilaban algo en número, pero casi siempre estuvieron en torno a los veinticinco. Salvo pequeñas variaciones, el personal con el que se contó para el mantenimiento fue en el Primer Escalón de tres oficiales y 46 mecánicos especialistas y para el Segundo Escalón de 24 oficiales y 168 mecánicos. En total unos 27 oficiales y 214 Especialistas, distribuidos en 193 Mecánicos Mantenimiento Avión (MMA) y 21 Mecánicos Electricistas (MEL). Además, desde el principio y hasta finales de marzo de 1969, prestaron su colaboración en mantenimiento, un ingeniero y 42 especialistas de CASA y un ingeniero y 10 especialistas de la empresa MARCONI.

El Escuadrón de Starfighter español realizó 17.500 horas de vuelo y no perdió ningún



avión en los siete años y medio de operación. En el año 1972 devolvió, en vuelo, los primeros veinte aviones que fueron a engrosar las Fuerzas Aéreas de Grecia y Turquía a partes iguales. El avión número 21 se devolvió, en vuelo también, a mediados de 1973.

El salto adelante en la industria nacional

La empresa CASA había firmado en 1955 el primer contrato de mantenimiento de los DC-3 de la USAF en Europa y otro para la revisión IRAN de un segundo lote de reactores F.86. Esto sería el precedente de un extraordinario salto cualitativo. CASA participó desde 1965 en el Mantenimiento Unificado de los F-104 G "Starfighter" en Torrejón, con varios cientos de especialistas civiles que poseían una elevada calificación técnica. El avance cualitativo que supuso para el Ejército del Aire el mantenimiento de los F-104 G Starfighter, tuvo su continuación con la recepción de los F-4C "Phantom" en 1972 y la prolongación en otros programas que llevaron a la Industria Aeronáutica nacional al logro de poder participar de ahí en adelante en los planes europeos de construcción de aviones "multinacionales", en igualdad de tecnología y preparación.

Por otro lado en el aspecto operacional, los intercambios del Escuadrón de F-104 con otros escuadrones de Alemania e Italia que visitaban España, los viajes “Navites” y las entregas y recogidas de aviones para su revisión en la factoría de MBB Manchin, en la Base Aérea de Ingolstadt, sur de Baviera, las estancias de pilotos en bases italianas y alemanas para realizar periodos anuales de entrenamiento en simulador, hicieron desde un principio que la futura integración en la OTAN aeronáutica, gracias al Escuadrón, fuera una realidad hacia el futuro, adelantando la cercana pertenencia de nuestro país a la Alianza Atlántica, que en pocos años se hizo cierta.