

El Douglas C-47 en el Ejército del Aire

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro de Número del SHYCEA

Aunque varios han sido los tipos de aviones que, por un motivo u otro, han marcado hitos en la historia de la Aviación, no creemos exagerar si decimos que, de todos ellos, el Douglas DC-3, o C-47 (como mayoritariamente fue conocido en su versión militar en su país de origen) se lleva la palma, ya que no sólo ha sido el primer bimotor de construcción metálica y capacidad para más de 20 pasajeros que entró en servicio a gran escala, sino que, además, de él se construyeron muchos más ejemplares que de ningún otro (unos 13.000, incluyendo los pro-

ducidos en la URSS y en Japón). Y, por si ello fuera poco, aún hoy, en pleno siglo XXI, sigue volando en diversas partes del mundo, al cabo, en algunos casos, de casi 70 años de su “nacimiento”, hecho que *per se* resulta harto elocuente.

En España, y más concretamente en nuestro Ejército, la vida en activo de este modelo duró algo más de 30 años –desde finales de 1946 hasta comienzos de 1978–, período durante el cual llevó a cabo alrededor de un cuarto de millón de horas de vuelo, y en el que fallecieron 24 de sus tripulantes.

LOS PRIMEROS: “BRITÁNICOS”

A pesar de que en varias ocasiones se ha afirmado en revistas especializadas que los primeros ejemplares que recibió el Ejército del Aire fueron dos de los que, en el marco de la operación *Torch*, tomaron tierra por error en suelo español del norte de África, el 8 de noviembre de 1942, hemos de negar categóricamente que así fuera. Es más, estamos en condiciones de asegurar que, por el contrario, vinieron de Inglaterra y habían sido adquiridos en una subasta. Veamos.



Por un lado, sabemos que, el siete de mayo de 1946, el General Subsecretario del Ministerio del Aire comunicó a la Dirección General de Industria y Material lo siguiente: *El Excmo. Sr. Ministro ha dispuesto que por el Agregado Aéreo de España en Londres se concurre a una subasta de material aéreo que se verificará en dicha capital, para que sean adquiridos dos Dakotas –n. del a.: nombre que la RAF había asignado a este modelo– y repuestos, a cuyo efecto por esa Dirección General se situará el importe al precio aproximado de 20 a 30.000 dólares por unidad, siendo posible el pago en libras esterlinas¹.*

Y, por otro, que, en el acta número 12, correspondiente a su reunión del 21 de enero de 1947, la Junta Económica Central de la mencionada Dirección General corrobora plenamente la adquisición de esos dos aviones: *Por el Secretario se dio cuenta de la factura formulada por Iberia, Cía. Mercantil Anónima de Líneas Aéreas, a la que acompaña recibos correspondientes a la prima kilométrica en viaje de ida y vuelta a Londres los días 26 a 29 de noviembre de*

1946, para el transporte de 2 aviones militares Dakota.

La Junta, teniendo en cuenta que el expediente – n. del a.: se refiere al nº 6 (47), que se le había asignado a este asunto– de adquisición por subasta fue instruido y satisfecho su importe con cargo a los créditos de esta Dirección General (...).

Creemos que no hay duda, pues, de que los aviones fueron adquiridos por el Ejército del Aire y trasladados en vuelo a Madrid por tripulaciones de la compañía Iberia que ya estaban sueltas en este material, y de las que, lamentablemente, sólo hemos podido averiguar el nombre de uno de sus componentes. Lo que ya no tenemos tan claro es que la fecha de traslado fuera la que parece desprenderse de la citada acta, ya que, gracias a la generosidad de ese gran caballero y amigo que es Cecilio Yusta, hemos podido saber lo que Hermenegildo Menéndez Fernández le contó en la entrevista que con él mantuvo en diciembre de 1998:

Recién ingresado en Iberia, en el año 1946 el Ejército del Aire compró dos DC-3 a Inglaterra. Como la venta no se

podía hacer directamente se utilizó a Iberia como mediadora.

Fui a Cambridge a recoger uno de los DC-3 y cuando estaba arrancando motores me llamó el Jefe del Aeródromo para invitarme a comer. Sorprendido, bajé a verle y lo que ocurría es que no se había recibido la transferencia del pago del avión.

Aclarado el asunto, ocurrió que recibí la orden de pasar por Croydon para recoger el féretro con los restos de Juan de la Cierva y proceder a Getafe. Al día siguiente continué hasta Barajas escoltado por Chirris.

Además, y gracias, también a Cecilio, sabemos que la antigua revista AVIÓN, en su número 9, de noviembre de 1946, publicó la noticia, y varias fotos, de la llegada a Barajas, el 29 de octubre, del Dakota EC-EAB. Parece evidente, por tanto, que en la susodicha acta se deslizó un error de transcripción de las fechas.

Los dos ejemplares en cuestión eran los que en la RAF habían ostentado las matrículas FZ609 (USAAF serial number 42-92371) y KG619 (42-108953). La última unidad británica en la que sir-



Aunque desconocemos en qué fecha fue hecha esta fotografía, creemos que tuvo que serlo durante la campaña de Ifni-Sahara. En ella aparecen ocho T.3 del Ala de Transporte nº 35 en uno de nuestros aeródromos norteafricanos. Obsérvese la variedad de sus “libreas” (SHYCEA).

Ejemplares adquiridos en subasta en el Reino Unido

MATRÍCULA	Nº FABRICACIÓN	USAF S/N	VERSIÓN Y VARIANTE	FECHA DE LLEGADA A BARAJAS	FECHA DE BAJA DEFINITIVA(1)	OBSERVACIONES
T.3-1	12164	42-92371	C-47A-1-DK	29-11-46	PB 10-9-64 B 30-9-64	Accidentado cerca del aeropuerto de Los Rodeos, Tenerife, el 17-3-64.
T.3-2	13378	42-108953	C-47A-25-DK	29-11-46	PB 17-2-78 B 18-4-78	

(1) PB= Propuesta de Baja. B+ Baja definitiva

vieron fue la 1383 (Transport) Conversion Unit, basada en el aeródromo de Crosby-on-Eden, Cumberland, por la cual fueron depositados —el 27 de enero y el 26 de abril de 1946, respectivamente— en la 22 Maintenance Unit, sita en Silloh, también en Cumberland, para su posterior devolución a la USAAF (los días 26 y 22 de octubre de ese mismo año), la cual, en régimen de Préstamo y Arriendo (*Lend Lease*), los había cedido a la fuerza aérea británica en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial.

No sabemos cuándo se celebró la subasta a que nos referimos —muy probablemente, organizada por la *Foreign Liquidation Commission* norteamericana— pero no nos cabe ninguna duda de que, cuando tuvo lugar, los aviones ya habían sido devueltos a los Estados Unidos y que, por tanto, el Ejército del Aire se los compró a la gran nación transatlántica. Igualmente, ignoramos si nuestro Ejército pudo pujar per se en la subasta o si, por el contrario, tuvo que recurrir a los servicios de un tercero. En este sentido, Hermenegildo Menéndez afirmó que éste fue Iberia, pero también hemos de decir, en honor a la verdad, que un investigador aeronáutico británico³ ha afirmado (ignoramos con qué pruebas) que los aviones fueron adjudicados a un tal Mr. Hillwood o Hill-Wood (podría tratarse de Peter Hillwood, antiguo piloto de la RAF), por lo que, de haber sido así, este caballero podría haber actuado como tal, quizás, por cuenta de Iberia, y ésta, a su vez, por cuenta del Ejército del Aire.

Inicialmente, a los dos Dakota (que llegaron a España luciendo uno de los camuflajes habituales de la RAF; creemos que el verde y gris oscuro) les fueron reservadas (*por orden de la Superioridad*) las matrículas civiles españolas EC-EAB (al KG619) y EC-EAC (al FZ609), que ostentaron durante algún tiempo, pintadas en blanco en ambos lados de la parte posterior del fuselaje y en el extradós de ambas alas, y que años después serían sustituidas por las EC-ACK y EC-ACL, respectivamente, sólo a efectos de identificación en vuelo fuera de España. Por lo que hemos podido averiguar, en ningún caso dichas matrículas estuvieron respaldadas por los correspondientes certificados de matriculación y de navegabilidad.

En las fichas oficiales de aeronaves del antiguo Mando de Material figura como fecha de alta en servicio de ambos aviones el 11 de marzo de 1947, lo cual nos induce a pensar que, tras su llegada a España, fueron sometidos a revisión en los talleres de Iberia sitos en Barajas. En cuanto a sus matrículas militares españolas se refiere, hemos de decir que, el último día del año 1947, el General Jefe del Estado Mayor del Aire remitió al General Director General de Industria y Material un nuevo ejemplar del Anexo nº 2 (“Nueva designación de aviones”) a la Instrucción General nº 1, del 2 de noviembre de 1945, en el cual *se han tenido en cuenta las sucesivas ampliaciones* y en el que ya figuraba la designación T.3 como propia del tipo Douglas Dakota. Al EC-EAC le fue asignada la matrícula T.3-1 y al EC-EAB la T.3-2.

El T.3-1 fue destinado a la Escuela Superior del Vuelo de Maticán el 17 de mayo de 1947, y en ella permaneció (ostentando el indicativo 74-19) hasta que, el 19 de febrero de 1951, cambió de destino y pasó al Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor en Getafe, en el que lució sucesiva-

mente los indicativos 91-19, 90-19 y 90-1, y donde acabaría, trágicamente, su vida en activo, como veremos más adelante.

Por su parte, la primera Unidad en la que sirvió el T.3-2 fue el citado Grupo, al que fue destinado el 1 de junio de 1948 y del que volvería a formar parte en sucesivas ocasiones hasta que causó baja definitiva.

LLEGAN LOS DE LA AYUDA ESTADOUNIDENSE

Aunque sólo sea para complementar lo que dijimos en estas mismas páginas hace tres años (AEROPLANO nº 27), hemos de dejar constancia aquí de que, en el marco de los acuerdos de amistad y cooperación firmados por España y los Estados Unidos en septiembre de 1953, ambos países habían acordado que el Ejército del Aire recibiera nuevos aviones para comenzar a modernizar su trasnochada flota de transporte. Y, a este efecto, el modelo elegido fue el Fairchild C-119F.

Diez ejemplares del *Flying Boxcar* (cuyos USAF *serial numbers* confirma-





En esta otra instantánea del T.3-2, se puede ver que ya ostenta el nuevo indicativo 90-2 en el seno del Grupo de Estado Mayor (Archivo del autor).

mos, ya con total certeza, que eran los 51-2690, 2691, 2694, 2696, 2700, 2701, 2703, 2704, 2706 y 2707), llegaron a ser entregados, en Getafe, en los meses de febrero y marzo de 1956; pero, parece ser que, al hacerles la revisión de aceptación, se puso de manifiesto que su estado de conservación y mantenimiento dejaba mucho que desear. Esto, unido a que era “demasiado” avión para lo que en realidad necesitaba nuestro Ejército, llevó a que fueran rechazados, devueltos a su propietario y trasladados a la base aérea de Chateauroux, Francia, en los meses de julio y agosto. Posteriormente serían transferidos de nuevo a la fuerza aérea belga

—a la que se los había pedido la USAF para su entrega a España y la que los había devuelto el 7 de diciembre de 1955—, en cuya base de Melsbroek (zona militar del aeropuerto de Bruselas) permanecerían en depósito hasta el 20 de mayo de 1959, cuando los belgas se hicieron cargo de ellos oficialmente.

A que pensemos que el C-119F era “demasiado” avión para nuestras necesidades, nos induce el hecho de que esos diez aviones no fueran sustituidos por otros ejemplares del mismo modelo que estuvieran en mejores condiciones, sino por el más asequible y ubicuo Douglas C-47. Por tanto, simplificando, podemos asumir que el “fracaso” del C-

119F propició la consolidación del famoso bimotor de la Douglas en el Ejército del Aire.

Los C-47 recibidos de la coloquial e incorrectamente llamada “ayuda americana” fueron 24, en total. En mayo de 1956, es decir, antes de que los C-119F abandonaran Getafe, tomaron tierra en esta base madrileña los cinco primeros, procedentes de unidades de la USAFE (*USAF in Europe*) y a los que les correspondieron las matrículas T.3-4 a T.3-8.

Los diecisiete siguientes (T.3-3 y T.3-9 a 24) se recibieron entre los meses de mayo y diciembre de 1957, e igual que los anteriores habían servido previamente en unidades de la USAF desplegadas en varios países europeos. Antes de venir a España fueron sometidos a ciertas labores de mantenimiento (que, probablemente, incluyeran la realización de una revisión IRAN o de tercer escalón) en la factoría de Vergiate de la compañía italiana SIAI-Marchetti. Y los dos últimos (T.3-55 y 56) nos fueron cedidos en marzo de 1963, si bien con anterioridad ya se hallaban en España, pues ambos habían servido en unidades del Mando Aéreo Estratégico estadounidense desplegadas en nuestro país: el primero de ellos en el *3974th Combat Support Group*, estacionado en Zaragoza, y el segundo en el *3970th Combat Support Group* de Torrejón de Ardoz.

Antes de seguir, creemos que merece la pena hacer un inciso y dedicar unas líneas al “caso” del T.3-3, pues resulta extraño que este avión formara parte del lote de diecisiete entregado por la USAF en 1957 y no del que nos fue transferido en 1956. Aunque ignoramos cuál fue el motivo de que esto fuera así,



El T.3-2 (antiguo EC-EAB), fotografiado en Tetuán el 23 de febrero de 1953, luciendo el indicativo 91-30 del Grupo de Estado Mayor (José Warleta, archivo del autor).

Ejemplares procedentes del MDAP

MATRÍCULA	Nº FABRICACIÓN	USAF S/N	VERSIÓN Y VARIANTE INICIALES	FECHA DE LLEGADA A GETAFE	FECHA DE BAJA DEFINITIVA(1)	OBSERVACIONES
T.3-3	15709/27154	43-49893	C-47B-20-DK	8-5-57	PB 29-5-68	El 17-2-67 resultó dañado en BA Albacete a causa de una tempestad de viento. Le habían sido desmontados los motores
T.3-4	11781	42-92026	C-47A-DK	21-5-56		
T.3-5	19270	42-100807	C-47A-70-DL	18-5-56		
T.3-6	19604	43-15138	C-47A-80-DL	21-5-56	PB 6-12-62 B 7-2-63	Estuvo fuera de servicio desde el 5-8-59 hasta la fecha de su baja definitiva, a causa de los desperfectos que le produjo una tormenta de granizo en la BA Getafe.
T.3-7	20497	43-16031	C-47A-90-DL	21-5-56		
T.3-8	13068	42-108922	C-47A-20-DK	1-6-56		
T.3-9	14608/26053	43-48792	C-47B-5-DK	24-5-57	PB 23-9-77	
T.3-10	16883/34139	45-0880	C-47B-45-DK	24-5-57		
T.3-11	15166/26611	43-49350	C-47B-15-DK	27-5-57		
T.3-12	13650	42-93708	C-47A-25-DK	12-6-57		
T.3-13	19624	43-15158	C-47A-80-DL	21-6-57	B 25-3-72	Resultó accidentado en la Maestranza Aérea de Sevilla en fecha desconocida pero poco anterior al 18-2-72
T.3-14	12943	42-93072	C-47A-20-DK	6-8-57		
T.3-15	13796/25241	43-47980	C-47A-30-DK	10-8-57		
T.3-16	13904/25349	43-48088	C-47A-30-DK	26-6-57		
T.3-17	15590/27035	43-49774	C-47B-20-DK	14-8-57		
T.3-18	15162/26607	43-49346	C-47B-15-DK	9-10-57		
T.3-19	16580/33328	44-76996	C-47B-35-DK	9-10-57	PB 22-7-75	
T.3-20	14319/25764	43-48503	C-47B-1-DK	8-10-57		
T.3-21	15328/26773	43-49512	C-47B-15-DK	4-11-57	PB 9-7-76 B 30-8-66	El 9-12-65 resultó accidentado en la BA Maticán al despegar (80% de daños)
T.3-22	15541/26986	43-49725	C-47B-20-DK	7-11-57	PB 16-10-68 B 31-1-69	El 25-6-68, cuando, en la BA Albacete, se le estaba efectuando, en tierra, una prueba de motores, se produjo un incendio en la carlinga a consecuencia de un cortocircuito. Los daños fueron tan graves que hubo que dar de baja el avión
T.3-23	15176/26621	43-49360	C-47B-15-DK	31-10-57	B 22-7-75	
T.3-24	16806/33554	44-77222	C-47B-40-DK	10-12-57		
T.3-55	12690	42-92844	C-47A-15-DK	13-3-63		
T.3-56	9634	42-23772	C-47A-30-DL	13-3-63	PB 30-8-76	
EC-ANV	14770/26215 (*)	43-48954	C-47B-10-DK	xx-2-57	PB 9-3-78	Fue recibido en Barajas en febrero de 1957. El certificado de matriculación le fue extendido el 10-9-58
EC-ARV	16862/33610	44-77278	C-47D-40-DK	xx-10-63	PB 9-3-78	

(*) Aunque en la documentación oficial española consultada éste es el número de fabricación con el que figura este avión, creemos que tiene que tratarse de un error, pues el auténtico 14770/26215 y 43-48954 había resultado totalmente destruido por el fuego en un accidente (ocurrido en la base aérea de Turner, estado de Georgia, al despegar) el 31 de mayo de 1951. En consecuencia, y por diversos motivos, nos inclinamos a pensar que el EC-ANV era en realidad el 14771/26216 y 43-48955.

(1) PB= Propuesta de Baja. B+ Baja definitiva

creemos no errar en demasía al asumir que, por alguna razón, no pudo llevarse a cabo la cesión del ejemplar que originalmente estaba previsto entregar a España en 1956 y al que habría correspondido esa matrícula, el cual, finalmente, fue sustituido por el definitivo: el 43-49893. O, quizás, sí fuera éste el original, pero tuvo algún problema y hasta que fue corregido no pudo ser entregado.

Tanto los dos "británicos" como los de la "ayuda" estaban dotados de portalón de carga en el lado izquierdo de la parte posterior del fuselaje, y sus plantas motrices eran los Pratt&Whitney R-1830-92, si bien es cierto que, a lo largo de su carrera operativa, a algunos de ellos les fueron montados, en su lugar, los R-1830-90 o R-1830-90D, como sucedió, por ejemplo, en el caso de los T.3-9 y T.3-11. Hubo, incluso, ejemplares (al menos, los T.3-3, 5 a 7, 11, 13, 18, 20 y 21) que llegaron a España con motores equipados con filtros tropicales (con los que de fábrica habían salido todos, o casi todos, los aviones de la versión C-47B), que se distinguían por sus

largos carenados (situados detrás de la toma de aire del carburador) y que, tras las sucesivas revisiones de tercer escalón de los motores, serían desmontados de éstos o instalados con ellos en otros aviones.

Con respecto al T.3-16, hemos de decir que, entre el 31 de julio de 1957 y el 7 de enero del año siguiente, permaneció en los talleres de Iberia, en Barajas, donde, aprovechando su estancia para realizarle una de las revisiones generales periódicas, se le instalaron butacas para pasajeros.

EL T.3 EN LA GUERRA DE IFNI-SÁHARA

Aunque sobre los CASA C-2111B (B.2I) y D (BR.2I) de bombardeo y reconocimiento y los T-6D (E.16) armados y transformados en aviones de asalto recayó casi todo el peso de las acciones armadas llevadas a cabo desde el aire durante este conflicto, no fue menor, cuando menos, la contribución de los Douglas del Ala de Transporte nº

35 al esfuerzo bélico, no sólo para que aquellos pudieran efectuar su cometido, sino, también, para que nuestras fuerzas pudieran ser abastecidas, desde la Península y desde Canarias.

Su acción fue constante durante los meses álgidos de la guerra (entre noviembre de 1957 y abril de 1958), si bien, tanto antes como después, siguieron bregando, aunque con efectivos menos numerosos. Así, por ejemplo, en agosto de 1957, el día 10 tres T.3 transportaron a Gando personal y material del Servicio de Protección del Vuelo; dos de ellos volvieron a Getafe el día siguiente, mientras que el tercero permaneció en la base canaria, a la espera de órdenes para trasladar una tripulación a Tetuán.

Una vez efectuado ese traslado el día 14, el día 15 volvió este último a Gando, mientras que, en esta fecha, dos aviones (no sabemos si los mismos que habían vuelto a Getafe u otros) partieron del aeropuerto sevillano de San Pablo con destino a Gando, donde depositaron más material de Protección del Vuelo, tras lo cual hicieron el viaje de vuelta este mismo día.

Aunque suponemos que, en ése y en otros meses inmediatamente posteriores, a éstas seguirían otras misiones de índole similar, lo cierto es que no hemos encontrado documentación fehaciente que lo corrobore.

Lo que sí nos consta, en cambio, es que el 4 de noviembre (a eso de las 12:00 horas) se recibió en Getafe, por vía telefónica, la orden de que el Ala de Transporte nº 35 se dispusiera de inmediato a salir hacia el aeródromo de Nador, Melilla, para, desde él, llevar fuerzas legionarias a Cabo Juby y El Aaiún. Y así se hizo.

Ese día, a las 15:30 horas despegaba de Getafe el último de los nueve T.3 de que constaba la primera expedición, al frente de los cuales iba el coronel Emilio Jiménez-Ugarte y Millas, jefe del Ala. A Nador llevaron personal especialista, un APU y las herramientas necesarias para el entretenimiento de los aviones.

El día siguiente, 5, fueron trasladados de Nador a Cabo Juby 152 hombres y 1.000 kg de utensilios. Después, los aviones se dirigieron a Gando para repostar. Es de destacar que el tiempo que transcurrió desde que en Cabo Juby se efectuó la primera toma de tierra y se llevó a cabo el último despegue fue de 31 minutos, lo cual implica que cada uno de los nueve aviones participantes aterrizó, rodó, aparcó, fue descargado, volvió a rodar y despegó en sólo 3 minutos y 17 segundos. Por su parte, los cuatro aviones de la segunda expedición –mandada por el teniente coronel Dolz y que partió de Getafe en esta fecha– recogieron en Nador a 52 hombres y 1.600 kg de material telefónico y lo llevaron a Cabo Juby, desde donde se dirigieron a Gando, para reunirse con los de la primera.

El día 6, los trece T.3 se trasladaron a Nador, desde donde, el día siguiente, debían partir rumbo a Cabo Juby, llevando a 204 hombres y 50 bultos (en



El T.3-13 estuvo destinado, por primera vez, en el Ala de Transporte nº 35 desde junio de 1957 hasta marzo de 1962. Durante ese tiempo ostentó el indicativo 35-114, al menos (Archivo del autor).

total, 21.828 kg de peso). Pero la lluvia que había caído durante la noche hizo que el campo se encharcase y tuviera que ser cerrado al tráfico, lo cual no fue óbice para que cumplieran la misión que les había sido asignada. Para ello, con intervalos de 15 minutos y sólo con la tripulación a bordo, tuvieron que rodar más rápidamente de lo habitual desde el aparcamiento hasta la pista; y, una vez en ésta, se procedió a cargarlos. Realizada la misión, todos se dirigieron a Gando.

Tras efectuar varios servicios (nuevamente a Cabo Juby y, también, a El Aaiún) en los tres días siguientes, el día 10 se recibió la orden de que dos de los aviones, que estaban a punto de alcanzar el número de horas al que deberían ser sometidos a una revisión periódica, marcharan a Sevilla tras recoger en Nador y Tetuán al personal y el material del equipo de mantenimiento. Los otros once T.3 partieron para Getafe el día 11, y a ellos se unieron los dos que estaban esperando en Sevilla. Los trece tomaron tierra en su base madrileña sin novedad.

El siguiente “salto” se llevó a cabo a finales de este mes de noviembre. El día 26 lo efectuaron ocho aviones, que

llegaron directamente a Gando, mientras que, el día siguiente, lo hicieron otros ocho T.3, así como tres Bristol 170 de Aviaco, militarizados, que tomaron tierra en Sidi Ifni. Estos últimos volvieron a la Península este mismo día.

Tras realizar varios servicios a Villa Cisneros, El Aaiún y Sidi Ifni, los 16 aviones del Ala de Transporte nº 35 retornaron a Getafe el 1 de diciembre.

Seis días después, quince T.3, más cuatro Bristol 170 de la citada compañía bilbaína, llevaron a cabo el traslado a Sidi Ifni del Primer Escuadrón de Paracaidistas (320 hombres con su correspondiente impedimenta). Nueve de aquellos volverían a Getafe al día siguiente, mientras que los otros seis quedarían desplegados en Gando.

El día 14, cuatro T.3 (cuyos indicativos eran los 35-116, 117, 134 y 135) salieron de Getafe y se dirigieron a Gando, tras haber hecho escala en San Pablo y no haber podido tomar tierra en Sidi Ifni por estar este aeródromo cerrado a causa del mal tiempo. El día siguiente, en uno de ellos fueron trasladados a Sevilla los cadáveres del alférez Rojas y del sargento Torres, así como varios combatientes heridos a Getafe.



El T.3-39 se incorporó al Ala de Transporte nº 37 el 21 de diciembre de 1962 y en ella permaneció destinado hasta el 25 de febrero de 1965. Durante este período tuvo el indicativo 37-39. Tras una revisión IRAN, a ella volvería en mayo de 1966 (SHYCEA).

Tras efectuar servicios casi a diario durante el resto del mes de diciembre, el 2 de enero de 1958 volvieron a la Península –concretamente a Sevilla– catorce aviones, lo cual implica que, en fecha(s) que desconocemos, más T.3 tuvieron que haberse incorporado al área de operaciones.

El 30 de enero, uno llevó, de San Pablo a El Aaiún, personal y material del Escalón de Tierra de los C.4K del 71 Escuadrón de Caza-Bombardeo, y concluyó el viaje incorporándose a Gando. El día siguiente, otro complementó este servicio transportando más material de este tipo desde Jerez a Sidi Ifni.

Ya en febrero, el día 1 cinco T.3 (los 35-123, 124, 129, 214 y 232) volaron desde San Pablo hasta Gando, y otro (el 35-122) voló desde Getafe hasta El Aaiún.

El día 6, había en Gando seis T.3, todos los cuales realizaron misiones el día siguiente: a Sidi Ifni llevaron 40 pasajeros y varias toneladas de material diverso y, seguidamente, paracaidistas a El Aaiún.

El día 8, eran ocho los T.3 que estaban desplegados en Gando, mientras que el día 26 quedaban siete. De éstos,

el día 30 uno voló de Sidi Ifni a Sevilla escoltando –junto a un B.2I– a diez caza-bombarderos C.4K que se reintegraban a su base de El Copero. Finalmente, los seis restantes retornaron a Getafe, desde Gando y tras hacer escala en San Pablo, el 19 de junio.

Desde que iniciaron su participación (el 4 de noviembre de 1957, como acabamos de ver) en esta guerra, y hasta el 30 de abril del año siguiente, es decir, durante el período álgido de las operaciones, los T.3 llevaron a cabo 1.430 servicios (en la realización de los cuales invirtieron 3.157 horas y 53 minutos de vuelo) y transportaron 6.607 personas y 1.472.804 kilos de material.

EL CONTRATO FIRMADO CON CHARLOTTE AIRCRAFT CORPORATION

En vista de los satisfactorios resultados conseguidos hasta entonces con los C-47, y especialmente en la guerra de Ifni-Sahara, gracias a su elevada tasa de operatividad y a su barato y fácil mantenimiento, el Estado Mayor del Aire juzgó oportuno y conveniente

que se tratase de conseguir más ejemplares de este tipo a través de la “ayuda americana”. En este sentido, se hicieron las gestiones oportunas ante la comisión de enlace estadounidense, pero éstas culminaron sin éxito, ya que, sorprendentemente (por lo que veremos más adelante), la USAF adujo que no disponía de aviones de los que pudiera desprenderse.

En vista de ello, no hubo más remedio que recurrir al mercado civil de segunda mano del país norteamericano. De todas las ofertas recibidas, se juzgó que la más idónea era la presentada por la Charlotte Aircraft Corporation, que tenía su domicilio social en la ciudad del mismo nombre, en el estado de Virginia del Norte. Con ella se firmó, el 18 de mayo de 1961, el pertinente contrato, por el cual el Ministerio del Aire (representado por el general Antonio Núñez Rodríguez, como presidente de la Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material,) se comprometía a adquirir 30 aviones C-47 (a los que se les asignarían las matrículas T.3-25 a T.3-54) a la citada compañía (en cuya representación estampó su firma el Sr. Harold J. Caldwell,



como su presidente), por un importe unitario de 80.000 dólares estadounidenses (en total, 2.400.000), más motores y piezas de repuesto por un valor de 369.460 dólares, es decir, —al cambio vigente entonces de 61'35 pesetas por dólar—, 169. 906.371 pesetas.

En virtud de ese contrato, se adquirieron, también, 5 Douglas C-54 y 60 T-6D (en realidad, éstos eran de varias versiones, pero serían unificados por el vendedor transformándolos convenientemente). En él, se especificó que todos los aviones serían puestos a cero horas según las normas de la USAF (revisión IRAN), y que todos los repuestos deberían ser nuevos o bien ir acompañados de un certificado de haber sido revisados.

En el caso de los C-47, Charlotte Aircraft Corporation subcontrató los trabajos de revisión a su filial la Charlotte Air-

craft Engineering, la cual, a su vez, hizo lo mismo con Aerodex Inc., de Miami, Florida (con respecto a los motores R-1830) —que a este fin se asoció con Air International y Pacair Inc.— y con General Electric Co., de Schenectady, Nueva York, que, por su parte, contrató la revisión de algunos aviones a Piedmont Airlines, de Winston-Salem, Carolina del Norte.

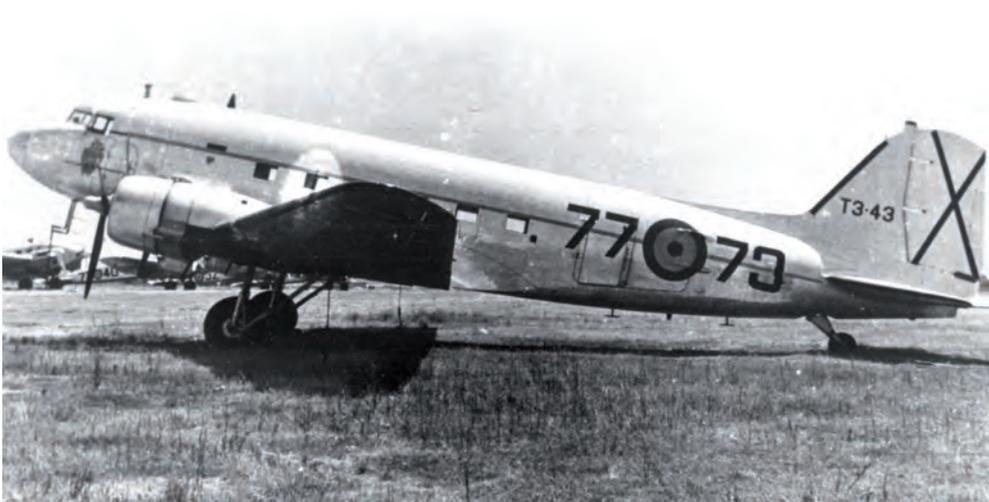
En relación con el equipo electrónico del que deberían estar dotados, éste estaría compuesto, entre otros instrumentos, por un radio-altímetro APN-1, un IFF APX-6, un radio-compás ARN-6, un localizador de ILS RC-103 y un VOR ARN-14D. Pero lo cierto es que estos fueron montados en 25 aviones, mientras que, en los otros cinco, se instala-

ron instrumentos similares, pero de otros modelos, que inicialmente se había previsto que equiparan a los C-54. Igualmente, los motores de los cinco ejemplares destinados únicamente al transporte de personal (T.3-26 a 29 y 42), aun siendo de la misma versión que los de los otros veinticinco (R-1830-92), se diferenciaban de ellos por tener cilindros de cabeza pesada, similares a los instalados en los motores de la versión R-1830-94, los cuales, según afirmaba Albert Adams, vicepresidente de Charlotte Aircraft Corporation, en carta del 22 de agosto de 1961, dirigida al Director General de Industria y Material, *proporcionan mucha más potencia*





El T.3-18 (77-18) de la Escuela de Polimotores de Maticán, fotografiado en el aeropuerto vigués de Peinador el 28 de agosto de 1964 (Juan Arrúez Cerdá).



Uno de los T.3 que tuvo destinados la Escuela de Polimotores durante su estancia en Jerez fue el T.3-43 (77-73) (Base Aérea de Jerez).

(¿?). Los citados ejemplares tenían, además, 26 butacas y piso de contraplacado de media pulgada de grosor.

Por otro lado, los vuelos de aceptación, tanto de los C-47 como de los C-54 y los T-6, los efectuaron el agregado aéreo a nuestra embajada en Washington, que a la sazón lo era el coronel Miguel Guerrero García, y su ayudante, el teniente coronel Rafael Lorenzo Vellido, quienes, a buen seguro, durante el tiempo que duraron los trabajos, no tuvieron oportunidad de “aburrirse”. En este sentido, podemos añadir que el coronel probó dieciséis C-47, veintinueve T-6 y dos C-54, y el teniente coronel catorce C-47, treinta T-6 (a un ejemplar de este tipo le fue realizado el vuelo de aceptación en España) y tres C-54.

En relación con lo que hemos dicho anteriormente sobre la negativa de la USAF, resulta chocante, cuando menos, que veinticuatro de los treinta C-47 adquiridos procediesen de la USAF, que a finales de 1960 había dado de baja a algunos y en los primeros meses

de 1961 a los restantes. Todos se hallaban en el “osario” de Davis-Monhan cuando fueron comprados por Charlotte con el fin de cumplimentar el contrato suscrito con el Ejército del Aire.

El traslado a España –y más concretamente a la base aérea de Getafe– se llevó a cabo en vuelo, haciendo escala en Gander, provincia de Newfoundland (Canadá) (teniendo como alternativo Torbay), y Lajes, Azores. A este fin, Charlotte contrató los servicios de una compañía estadounidense dedicada a estos menesteres y denominada Aircraft Ferry Co., Inc., si bien, al menos en los dos primeros aviones entregados, ésta aceptó la presencia a bordo de pilotos españoles, que actuaron como copilotos. Dos de éstos fueron el capitán Briaies Grund y el comandante Fernández Grande.

El primer ejemplar (T.3-30) salió del aeropuerto internacional de Boston el 5 de octubre de 1961 y llegó a Getafe el día siguiente. Su tripulación estuvo formada por J.E. Forsythe, primer piloto, y

C.M. Kutuoglu y el citado comandante, segundos pilotos. El segundo (T.3-26), salió de Schenectady el día 6 y tomó en Getafe cuatro días después llevando a bordo al capitán Briaies.

Los dos últimos fueron los T.3-49 y 50, que llegaron el 5 de mayo de 1962.

Los nuevos T.3 fueron destinados de la forma siguiente: 18 al Ala de Transporte nº 35, en la cual, simultáneamente, fueron perdiendo destino muchos de los ejemplares que ya tenía en dotación; ocho al Ala de Transporte nº 37, de nueva creación y basada en Albacete, y cuatro a la Escuela de Polimotores.

LOS T.3 PROCEDENTES DE IBERIA

Los once últimos T.3 (T.3-57 a T.3-67) que se incorporaron a nuestro Ejército procedían de Iberia, compañía a la que fueron adquiridos en 1965 (lamentablemente, no hemos podido averiguar en qué fecha se firmó el contrato de compraventa). Seis de ellos causaron alta en diciembre de ese año, y los cinco restantes en 1966 (cuatro en abril y uno en mayo), todos en Maticán, en cuya Escuela de Polimotores quedaron inicialmente destinados.

Veamos a continuación cuáles fueron las Unidades de nuestro Ejército en las que estuvo destinado el T.3.

UNIDADES DE TRANSPORTE

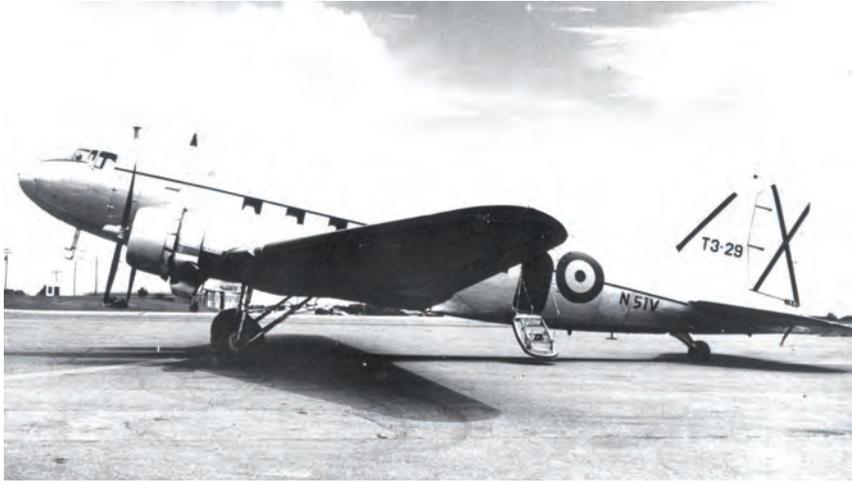
ALA DE TRANSPORTE Nº 35, BASE AÉREA DE GETAFE

Treinta y ocho (T.3-4 a T.3-15, T.3-17 a T.3-36, T.3-38 a T.3-40, T.3-42, T.3-46 y T.3-52) fueron los ejemplares que, entre mayo de 1956 y octubre de 1963, formaron parte de esta Unidad. El primero de todos fue el T.3-4, que, tras ser destinado el día 17, se incorporó al que sería su primer destino el 21 de mayo de 1956. Y los últimos que abandonaron el Ala fueron el T.3-5 y el T.3-24, que lo hicieron, respectivamente, el 15 de octubre de 1963 y el 5 del mismo mes.

La existencia del Ala comenzó el 1 de julio de 1955 (Orden Ministerial del 18-6-55, BOA nº 70, del 21-6-55). Inicialmente, tuvo asignada una plantilla de 24 CASA C-352 (T.2B) –que jamás llegaría a tener completa–, para sus escuadrones Segundo y Tercero. De los aviones de este tipo que tuvo destinados, muchos procedían del Primer Grupo de Fuerzas Aéreas de Alcalá de Henares, que quedó disuelto en aquella fecha.

Por otro lado, la plantilla del Primer Escuadrón del Ala constó, en un principio, de doce T.3, pero a partir de abril de 1958 (cuando causó baja el material T.2B), y dado que los otros dos escuadrones quedaron entonces en cuadro, en cuanto a aviones de transporte se refiere, su personal pasó agregado a aquél, hasta que, ya en junio de 1959, al causar alta los Douglas C-54 (T.4) cedidos por la USAF e incorporarse al Tercer Escuadrón, el Primero se desdobló en dos para volver a dar vida al Segundo, al que cedió diez de los veinte T.3 que ya tenía destinados. Los que quedaron en el Primero fueron los T.3-4, 6, 7, 9, 11 a 13, 15, 19 y 21, y pasaron al Segundo los T.3-5, 8, 10, 14, 17, 18, 20, 22, 23 y 24.

Durante los más de siete años que el Ala tuvo T.3 en sus filas, estos ostentaron unos indicativos bastante peculiares y exclusivos de esta Unidad. A ambos lados del fuselaje, a la izquierda de la escarapela, llevaban, como es lógico, el número 35, propio del Ala, y a la derecha un grupo de tres dígitos, de los que el correspondiente a las centenas indicaba el número del escuadrón, el de las decenas hacía referencia a la escuadrilla y el de las unidades era el número individual de cada avión. Así, en el caso del T.3-8, que estuvo destinado en el Ala en dos ocasiones, en la primera (del 15 de junio de 1956 al 16 de febrero de 1960) ostentó el indicativo 35-122, el cual significa que fue el segundo avión de la Segunda Escuadrilla del Primer Escuadrón, mientras que en la segunda (del 21 de septiembre de 1960 al



Aunque de mala calidad, esta foto resulta interesante porque en ella se puede ver la matrícula civil estadounidense N51V, que, junto con la militar española T.3-29, lució durante un corto período (Luis Sáenz de Pazos, archivo del autor).

6 de febrero de 1963) le fue asignado el 35-212, propio del segundo avión de la Primera Escuadrilla del Segundo Escuadrón. De igual forma, el T.3-21, que formó parte del Ala desde el 9 de noviembre de 1957 hasta el 20 de julio de 1963, tuvo, al menos, el indicativo 35-132, es decir, el correspondiente al segundo avión de la Tercera Escuadrilla del Primer Escuadrón.

ALA DE TRANSPORTE Nº 37, BASE AÉREA DE ALBACETE

Fue creada el 11 de julio de 1962 por orden del Estado Mayor del Aire (O.C. nº 868-P, referencia FA-10, de esa fecha). En dicho escrito se especificaba que, el mismo día, quedaba disuelta su predecesora en la base manchega, es decir, el Ala de Bombardeo Ligero nº 26, cuya mayoría pasaba a constituirse en la de la nueva Unidad.

Además, se afirmaba que la nueva Ala estaría compuesta por dos escuadrones de fuerzas aéreas (inicialmente conocidos como Primero y Segundo) y

dispondría, inicialmente, de una plantilla de diecinueve aviones T.3 (nueve en cada escuadrón y uno de reserva para Mando y Plana Mayor), la cual, dos meses más tarde, fue ampliada a 25 (doce por escuadrón más uno para la Plana Mayor). Ésta sería la que tendría durante la mayor parte del tiempo que tuvo en dotación, como material básico, el T.3.

El 1 de abril de 1965, en virtud de la Instrucción General nº 31, los Escuadrones Primero y

Segundo tomaron la denominación de 371 y 372, respectivamente; y el 3 de noviembre de 1967 (O.C. nº 1284-P, referencia 212, del Estado Mayor del Aire), como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento Provisional para el Régimen Interior de las Bases Aéreas, y al objeto de adaptar al mismo el actual despliegue y organización de unidades de Fuerzas Aéreas el Ala pasó a denominarse 37 Grupo de FF.AA. Por último, el 27 de mayo de 1971 (O.C. nº 1019-P), y dependiente operativamente de la Aviación de Transporte, volvió a organizarse como Ala, ya sólo como número 37, denominación que ha conservado desde entonces.

En total, fueron cuarenta y uno los C-47 (T.3-3 a 5, 7, 9, 11, 12, 14, 15, 17 a 20, 22, 25 y 30 a 55), que, en una o varias ocasiones, estuvieron destinados en esta Unidad. Los primeros que se incorporaron a Albacete lo hicieron poco tiempo antes de que fuera creada el

El 22 de marzo de 1965 fue cuando el T.3-3 se incorporó al que sería su último destino en nuestro Ejército: el Ala de Transporte nº 37, a cuyo 371 Escuadrón fue asignado (Maestranza Aérea de Albacete).



Ala, por lo que inicialmente estuvieron agregados a la Base Aérea. Tal fue el caso de los T.3-40, 46 y 52, que llegaron, procedentes de Getafe, los días 16, 19 y 13, respectivamente, de junio de 1962.

Con la paulatina entrada en servicio de los DHC-4A Caribou (T.9), adquiridos en Canadá, desde finales de 1967 y hasta abril de 1970, en el seno del Ala tuvo lugar la progresiva “emigración” de los T.3 del 372 Escuadrón al 371 o a otros destinos. Finalmente, este último Escuadrón sería disuelto el 13 de abril de 1973, para volver a renacer nueve años después y con material T.9. Los últimos T.3 que perdieron destino en el Ala 37 fueron los T.3-18, 20, 34, 36 y 55, en febrero de 1973, el día 16 los cuatro primeros y el 26 el restante.

Hasta abril de 1965, los indicativos que ostentaron los T.3 estuvieron constituidos por el número 37 y el de servicio de cada avión, es decir, el individual de su matrícula. Así, por ejemplo, el T.3-34 tuvo el 37-34, el T.3-39 el 37-39, el T.3-35 el 37-35, etc. De esta época sólo hemos encontrado evidencia fotográfica de un ejemplar en el que, por motivos que desconocemos, y tras llevar cinco meses destinado en el Ala, el número individual de su indicativo el 15 de mayo de 1963 (véase el apartado de accidentes) no coincidía con su número de servicio: se trataba del T.3-38, 37-21. En nuestros esfuerzos por encontrar una explicación a esta “anomalía”, hemos barajado varias posibilidades, y la que más verosímil nos parece es que dicho número 21 fuera parte de uno de los indicativos que pudo haber tenido en el Ala de Transporte nº 35, su anterior destino.



Con posterioridad a abril de 1965, y hasta que el último T.3 causó baja, se siguió el mismo sistema, si bien el número 37 fue sustituido por el 371 o el 372, dependiendo del Escuadrón al que cada avión estuviera adscrito.

A título anecdótico, hemos de decir que, el 17 de febrero de 1967, la base aérea de Albacete se vio afectada por un temporal de fuerte viento, algunas de cuyas rachas llegaron a alcanzar una velocidad de 175 km/h. Como resultado, cinco aviones (T.3-3, 4, 19, 22 y 52) que se hallaban aparcados en la plataforma de estacionamiento y que

tenían desmontados los motores sufrieron daños de consideración, al ser arrancados de sus anclajes a tierra y chocar entre sí. Sólo el T.3-3 hubo de ser dado de baja por este motivo; los demás pudieron ser reparados.

461 ESCUADRÓN, BASE AÉREA DE GANDO

Los orígenes más recientes del 461 Escuadrón se remontan a 1957, cuando el 1 de abril, entró en vigor una nueva denominación de unidades en el seno del Ejército del Aire (O.C. nº 174-2R, del 21-2-57, y O.C. nº 174-4R, del 4-3-57, del EMA). Fue entonces cuando na-



Tras haber servido en el Grupo de Estado Mayor entre marzo de 1962 y junio de 1964 (período en el cual ostentó el indicativo 90-5), el T.3-28 volvió a ser destinado a esta Unidad en junio de 1966, y en ella permaneció hasta enero de 1970, como 901-4 (Miguel Sanchís, SHYCEA).



Además del 371 Escuadrón, el 372 también tuvo en sus filas, durante un tiempo, al T.3-50 (Maestranza Aérea de Albacete).

ció el Ala de Transporte nº 36, que sustituía a su predecesor en Gando, el 4º Grupo de FF.AA. Inicialmente, estuvo constituida por dos Escuadrones de Transporte (Primero y Segundo), dotados de material T.2B, hasta que, el 16 de agosto de 1958 (O.C. nº FA-14-371) se transformó en Ala Mixta nº 36 al añadirse un Tercer Escuadrón, de caza-bombardero, equipado con material North American T-6D (E.16).

Posteriormente, ya en 1963, todos los efectivos de T.2B quedarían adscritos al Primer Escuadrón, o 361, al ser dotado el Segundo, o 362, de aviones CASA C-2111B y D (B.2I y BR.2I). Y el 1 de abril de 1965, de conformidad con la ya mencionada IG nº 31, fue la fecha de creación del Ala Mixta nº 46, pasando, en consecuencia, el 361 Escuadrón a denominarse 461 Escuadrón.

Los primeros T.3 que estuvieron permanentemente basados en Gando y sirvieron en el 461 se incorporaron por destino en el mes de junio de 1970 (el T.3-52, el día 13; y los T.3-45 y 51, el día 17), cuando la Unidad de entidad superior era el 46 Grupo de FF.AA, denominación que se le asignó el 3 de noviembre de 1967 y que conservaría hasta el 26 de mayo de 1971, fecha en la que, por orden del EMA (O.C. nº 1014-P), volvería a ser Ala.

Desde entonces y hasta que causó baja el último ejemplar en dotación (el T.3-4, 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. En este sentido, tenemos constancia documental de que el T.3-30 fue el 461-12, el T.3-25 el 461-01, el T.3-31 el 461-27, el T.3-35 el 461-26, el T.3-47 el 461-25, el T.3-34 el 461-15, el T.3-49 el 461-28, el T.3-51 el 461-09 y el T.3-52 el 461-24.

Posteriormente, creemos que a comienzos o mediados de 1974, se tomó la decisión de seguir el mismo sistema que había seguido, por ejemplo, el Ala 37, es decir, duplicar como número individual el correspondiente al de servicio. De esta forma, y para seguir con algunos de los enumerados en el párrafo anterior, sabemos que el T.3-30 pasó tener el 461-30, el T.3-31 el 461-31, el T.3-35 el 461-35, el T.3-34 el 461-34 y el T.3-51 el 461-51.

GRUPO DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE, BASE AÉREA DE GETAFE

Desde que, en mayo de 1945, trasladó sus reales desde el madrileño aeropuerto de Barajas al que sería su "nido" definitivo, es decir, la base aérea de Getafe, casi siempre tuvo el rango de Grupo. Como tal, su primera denomina-

ción fue la de Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor del Aire, que le había sido asignada el 10 de mayo de 1940. El 26 de julio de 1951 sería denominado Grupo del Estado Mayor del Aire, y como consecuencia de lo establecido en la Ley del 15 de julio de 1952, en el mes de septiembre de ese año se transformó en el Escuadrón del Estado Mayor del Aire, pues las unidades hasta entonces conocidas como Grupos pasaron a ser Escuadrones. Al mismo tiempo, se creó una nueva categoría, intermedia entre éstos y las Alas, que era los Grupos, que solían constar de dos escuadrones.

El "Grupo", como por antonomasia fue conocido éste, permaneció siendo Escuadrón hasta el 1 de abril de 1957, cuando volvió a tomar su anterior nombre, y, en virtud de la Instrucción General nº 31, el 1 de abril de 1965 recibió el título de 90 Grupo del Estado Mayor del Aire. Finalmente, desde el 1 de abril de 1970 hasta su definitiva disolución el 20 de octubre de 1978 (cuando ya sólo contaba con un Escuadrón: el 912, pues el otro, el 911, había sido disuelto el 31 de julio de este último año), fue conocido como 91 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Por sus filas pasaron veintidós T.3, en total. El primero que tuvo destinado fue el T.3-2, que se incorporó a Getafe el 13 de febrero de 1948 y que sería el que durante más tiempo (más de 23 años) iba a formar parte de sus efectivos, en las cinco ocasiones en que estuvo en el "Grupo". A éste le siguió el T.3-1, el cual, tras servir en la Escuela Superior del Vuelo de Maticán, causó alta el 19 de febrero de 1951.

Los otros fueron los T.3-3, 4, 15 a 17, 20, 22, 27 a 29, 33, 42, 46, 52, 58 a 62 y 66. Los últimos que causaron baja (el 30 de noviembre de 1977) fueron los T.3-2, 42, 58, 59 y 60.

Hasta el 1 de abril de 1957, el número de Unidad asignado al "Grupo" fue el 91 y, en consecuencia, los T.3-1 y 2 ostentaron los indicativos 91-19 y 91-30, respectivamente. Después, desde esa fecha hasta el 1 de abril de 1965, fue el 90, con lo cual ambos fueron sustituidos, en primer lugar, por los 90-19 y 90-30 y, después, por los 90-1 y

90-2. Otros de esta época que conocemos son los 90-3 (T.3-3), 90-4 (T.3-16), 90-5 (T.3-28) y 90-9 (T.3-29).

Del período siguiente, comprendido entre el 1 de abril de 1965 e igual fecha de 1970 (cuando los aviones lucieron indicativos de tres dígitos, es decir, correspondientes a los escuadrones encuadrados en unidades de superior entidad), tenemos constancia de los si-

Ejemplares adquiridos a Charlotte Aircraft Corp.

MATRÍCULA	Nº FABRICACIÓN	USAF S/N	VERSIÓN Y VARIANTE	FECHA DE LLEGADA A GETAFE	FECHA DE BAJA DEFINITIVA(1)	OBSERVACIONES
T.3-25	9037	42-32811	C-47-DL	29-10-61	PB 23-4-75 B 3-5-76	N57539 DELTA→CHARLOTTE El 2-10-73 se hundió en aguas de Arguineguin, Gran Canaria
T.3-26	20471	43-16005	C-47A-90-DL	10-10-61	PB 16-11-62	N47V PIEDMONT→CHARLOTTE El 10-4-62 resultó destruido en accidente en las marismas de Lebrija (Sevilla).
T.3-27	20002	43-15536	C-47A-85-DL	20-11-61	PB 16-12-77 B 1-2-78	N49V PIEDMONT→CHARLOTTE
T.3-28	9914	42-24052	C-47A-40-DL	20-10-61	PB 14-10-77 B 22-11-77	N44V PIEDMONT→CHARLOTTE
T.3-29	19975	43-15509	C-47A-85-DL	5-5-62	PB 8-11-76 B 26-1-77	N51V PIEDMONT→CHARLOTTE
T.3-30	14086/25531	43-48270	C-47B-1-DK	6-10-61	PB 5-11-75	Baja en USAF 6-2-61 (BA Davis-Monthan)→N86435 CHARLOTTE
T.3-31	12692	42-92846	C-47A-15-DK	17-10-61	PB 5-11-75	Baja en USAF 31-1-61 (BA Davis-Monthan)→N86437 CHARLOTTE
T.3-32	15454/26899	43-49638	C-47B-20-DK	12-11-61	PB 12-2-76 B 19-3-76	Baja en USAF 16-1-61 (BA Davis-Monthan)→N86438 CHARLOTTE
T.3-33	20596	43-16130	C-47A-90-DL	5-12-61	PB 16-12-77 B 18-4-78	Baja en USAF 7-2-61 (BA Davis Monthan)→N86453 CHARLOTTE
T.3-34	20721	43-16255	C-47B-1-DL	2-1-62	PB 8-11-76 B 20-12-76	Baja en USAF 7-3-61 (BA Davis Monthan)→N86440 CHARLOTTE
T.3-35	14391/25836	43-48575	C-47B-5-DK	14-12-61	PB 5-11-75	Baja en USAF 6-3-61 (BA Davis Monthan)→N86439 CHARLOTTE
T.3-36	20600	43-16134	C-47B-1-DL	11-1-62	PB 25-3-77	Baja en USAF 6-3-61 (BA Davis Monthan)→N86444 CHARLOTTE
T.3-37	14734/26179	43-48918	C-47B-10-DK	16-12-61	PB 11-4-73	Baja en USAF 8-3-61 (BA Davis Monthan)→N86448 CHARLOTTE El 30-6-71 se hundió en aguas de Gando al despegar
T.3-38	16031/32779	44-76447	C-47B-25-DK	13-2-62	PB 7-9-64	Baja en USAF 14-3-61 (BA Davis Monthan)→N86445, ex DAVIS MONTHAN AFB El 15-5-63 efectuó una toma de emergencia en Cabo Bojador.
T.3-39	20525	43-16059	C-47A-90-DL	7-1-62	PB 12-11-75	Baja en USAF 22-3-61(BA Davis Monthan)→N86452 CHARLOTTE
T.3-40	16856/33604	44-77272	C-47B-40-DK	8-2-62	PB 14-10-77 B 22-11-77	Baja en USAF 17-1-61 (BA Davis Monthan)→N73855 Aero Mountain→ CHARLOTTE
T.3-41	15012/26457	43-49196	C-47B-10-DK	22-2-62	PB 14-10-77 B 22-11-77	Baja en USAF 1-2-61 (BA Davis Monthan)→N73859 Aero Mountain→CHARLOTTE
T.3-42	4225	BuNo 3135	R4D-1	20-4-62	PB 17-2-78 B 18-4-78	N57V PIEDMONT→CHARLOTTE
T.3-43	13772	42-93818	C-47A-25-DK	22-2-62	PB 23-12-70	Baja en USAF 10-2-61 (BA Davis Monthan)→N86450 CHARLOTTE El 6-7-70 resultó muy dañado al accidentarse e incendiarse en Matacán (100% de daños)
T.3-44	19750	43-15284	C-47A-80-DL	14-2-62	PB 10-7-63	Baja en USAF 25-5-61 (BA Davis Monthan)→N86447 CHARLOTTE El 21-4-63 desapareció en aguas del Atlántico tras haber despegado de Gando
T.3-45	17090/34357	45-1087	C-47B-50-DK	19-3-62	PB 4-7-77 B 10-8-77	Baja en USAF 17-1-61 (BA Davis-Monthan)→N86443 CHARLOTTE
T.3-46	16028/32776	44-76444	C-47B-25-DK	22-2-62	PB 11-12-75 B 29-1-76	Baja en USAF 30-1-61 (BA Davis Monthan)→N86446 CHARLOTTE
T.3-47	15986/32734	44-76402	TC-47B-25-DK	23-3-62	PB 8-11-76 B 20-12-76	Baja en USAF 12-1-61 (BA Davis Monthan)→N86441 CHARLOTTE
T.3-48	13954/25399	43-48138	C-47A-30-DK	19-3-62	PB 25-3-77 B 10-5-77	Baja en USAF 17-3-61 (BA Davis Monthan)→N86451 CHARLOTTE
T.3-49	15247/26692	43-49431	C-47B-15-DK	5-5-62	PB 14-10-77 B 22-11-77	Baja en USAF 13-3-61 (BA Davis Monthan)→N86449 CHARLOTTE
T.3-50	17094/34361	45-1091	C-47B-50-DK	5-5-62	PB 25-3-77 B 10-5-77	Baja en USAF 16-12-60 (BA Davis Monthan)→N86442 CHARLOTTE
T.3-51	14060/25505	43-48244	C-47A-30-DK	23-3-62	PB 25-3-77 B 10-5-77	Baja en USAF 10-2-61 (BA Davis Monthan)→N73860 Aero Mountain→CHARLOTTE
T.3-52	16289/33037	44-76705	TC-47B-30-DK	22-3-62	PB 17-2-78 B 18-4-78	Baja en USAF 9-2-61 (BA Davis Monthan)→N73858 Aero Mountain→CHARLOTTE
T.3-53	16495/33243	44-76911	C-47B-35-DK	19-4-62	PB 25-11-77 B 26-1-78	Baja en USAF 8-2-61 (BA Davis Monthan)→N73857 Aero Mountain→CHARLOTTE
T.3-54	16954/34214	45-951	C-47B-45-DK	20-4-62	PB 25-3-77 B 10-5-77	Baja en USAF 13-1-61 (BA Davis Monthan)→N73856 Aero Mountain→CHARLOTTE

(1) PB= Propuesta de Baja. B+ Baja definitiva

guientes: 901-2 (T.3-2), 901-4 (T.3-28), 901-6 (T.3-16), 901-7 (T.3-27), 901-9 (T.3-29), 901-11 (T.3-42) y 901-12 (T.3-62). Como puede verse, todos correspondían al 901 Escuadrón, ya que éste fue el único del Grupo en el que estuvieron encuadrados los T.3.

Finalmente, del 91 Grupo conocemos los 911-2 y 911-05 (ambos ostentados por el T.3-2), 911-6 y 06 (T.3-16), , 911-7 (T.3-27), 911-07 (T.3-42), 911-9 (T.3-29), 911-09 (T.3-29 y T.3-58), 911-10

(T.3-59), 911-11 (T.3-17 y T.3-60) y 911-12 (T.3-66).

ESCUELAS Y ACADEMIAS

ESCUELA SUPERIOR DEL VUELO, BASE AÉREA DE MATACÁN

Aunque fue creada el 15 de marzo de 1940, no quedaría organizada sino en 1946 (el 28 de enero). El único C-47 que tuvo en dotación fue el T.3-1

(74-19), desde el 11 de marzo de 1947, cuando causó alta por destino, hasta el 19 de febrero de 1951, en que causó baja por haber sido destinado al Grupo del Estado Mayor.

ESCUELA DE POLIMOTORES, BASES AÉREAS DE JEREZ DE LA FRONTERA Y DE MATACÁN

Creada el 7 de febrero de 1951, estuvo basada en Jerez de la Frontera hasta que en mayo-junio de 1963 llevó a cabo su traslado a Matacán en cumpli-

miento de la orden que en este sentido se le dio el 29 de abril de 1963.

Durante ésta su primera época, llegó a contar entre sus efectivos con trece Douglas C-47 (T.3-9, 10, 12, 13, 14, 17, 26, 30, 36, 37, 41, 43, 45). El primero de ellos se incorporó (por haber sido destinado tres días antes) el 22 de enero de 1962. Se trataba del T.3-26, que procedía del Ala de Getafe. Por entonces, la Escuela disponía, además, de nueve CASA C-352 (T.2B), cinco CASA C-2111 (T.8B), tres CASA C-1131E (E.3B), una Bücker Bü 133C (E.1) y dos AISA I-11B (L.8C).

También en 1962, y procedentes de Getafe, aunque no todos del Ala 35, el 19 de febrero causó alta el T.3-30, el 9 de mayo el T.3-36 y el T.3-43, el 30 de junio los T.3-37 y 41, y el 15 de septiembre el T.3-45.

Ya en 1963, en febrero, marzo y primeros de abril, lo hicieron los seis restantes (T.3-9, 10, 12, 13, 14 y 17), que sustituyeron a seis de sus predecesores. De unos y otros, al trasladarse la Escuela a tierras charras, únicamente el T.3-41 se incorporaría a Matacán, pues los demás ya habían pasado a servir en otras Unidades.

Mientras estuvo desplegada en la base gaditana, inicialmente tuvo asignado el número 71 como indicativo de Unidad, propio de todos los centros docentes de vuelo encuadrados en el Grupo de Escuelas Sur, hasta que al crearse el 71 Escuadrón de Caza-Bombardeo, de C.4K, en febrero de 1957, fue sustituido por el 77. Consecuentemente, sus T.3 ostentaron únicamente éste y, separados de él por la escarapela, los números individuales 71 a 77. En este sentido, nos consta que a los dos ejemplares incorporados en mayo de 1962 les fueron asignados los 77-73 (T.3-43) y 77-74 (T.3-36), mientras que, extraña-



Entre octubre de 1964 y junio de 1969, el T.3-32 permaneció destinado –por segunda vez– en el Ala de Transporte n° 37, primero como 37-32 y después como 372-32 (Maestranza Aérea de Albacete).



Procedente de la Escuela de Polimotores, el T.3-52 se incorporó al 461 Escuadrón de Gando en junio de 1970, y en él estuvo destinado hasta el mismo mes de 1974 (Luis García Martínez, archivo del autor).

mente, ya que fue el primero que tuvo destinado y entendemos que, por tanto, “debería” haber sido el 77-71, al T.3-26 le correspondió el 77-76.

Cincuenta y cinco fueron los T.3 (4, 5, 7 a 15, 17 a 21, 23 a 30, 33, 34, 36, 37, 39 a 43, 45, 46 y 48 a 67), que estuvieron destinados en la Escuela durante el período que ésta estuvo en Matacán. Los primeros (T.3-5, 7 y 18) se incorporaron en el mes de octubre de 1963, el

mismo en el que causó baja el “jerezano” T.3-41, que volvería a este mismo destino años después.

Inicialmente (creemos que desde mayo-junio de 1963 hasta la entrada en vigor de la IG n° 31 el 1 de abril de 1965), en los T.3 no se empleó el número 74 como indicativo de Unidad, sino que se mantuvo el 77 como característico de la Escuela de Polimotores, y como medida adicional de diferencia-

La segunda ocasión en la que el T.3-8 estuvo destinado en el Ala de Transporte n° 35 (desde septiembre de 1960 hasta febrero de 1963) lució el indicativo 35-212, que sustituyó al 35-122 que le había correspondido en la primera (de junio de 1956 a febrero de 1960) (Miguel Sanchís, SHYCEA).



Datos adicionales sobre los ejemplares procedentes de Charlotte Aircraft Corp

MATRÍCULA	Nº DE SERIE USAF o US NAVY	Nº DE FÁBRICA	MATRÍCULA CIVIL FAA	TOTAL HORAS DE VUELO HASTA ACEPTACIÓN	FECHA ACEPTACIÓN POR EL EA	PROBADOR DEL EA	TRIPULANTES
T.3-25	42-32811	9037	¿?	27556:17	27-10-61	Tte Col Lorenzo	M.D. Holt
T.3-26	43-16005	20471	N47V	38887:13	4-10-61	Tte Col Lorenzo	Cap Briales
T.3-27	43-15556	20002	N49V	29486:18	14-10-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-28	42-24052	9914	N44V	38125:18	14-10-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-29	43-15509	19975	N51V	33452:12	28-4-62	Tte Col Lorenzo	
T.3-30	43-48270	14086	N86435	10019:45	26-9-61	Tte Col Lorenzo	J.E. Forsythe, C.M. Kutuoglu, Cde. Fernández Grande
T.3-31	42-92846	12692	N86437	8957:20	12-10-61	Col Guerrero	
T.3-32	43-49638	15454	N86438	9357:30	9-11-61	Col Guerrero	M.D. Holt
T.3-33	43-16130	20596	N86453	7992:30	27-11-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-34	43-16255	20721	N86440	12293:20	26-12-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-35	43-48575	14391	N86439	9386:18	8-12-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-36	43-16134	20600	N86444	12107:30	30-12-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-37	43-48918	14734	N86448	9837:15	14-12-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-38	44-76447	16031	N86445	9048:02	30-1-62	Col Guerrero	
T.3-39	43-16059	20525	N86452	11066:50	30-12-61	Tte Col Lorenzo	
T.3-40	44-77272	16856	N73855	7531:50	30-1-62	Col Guerrero	
T.3-41	43-49196	15012	N73859	8423:45	17-2-62	Col Guerrero	
T.3-42	BuNo3135	4225	N57V	35813:43	11-4-62	Col Guerrero	
T.3-43	42-93818	13772	N86450	9568:55	18-2-62	Col Guerrero	
T.3-44	43-15284	19750	N86447	8230:57	30-1-62	Col Guerrero	R. Farmer
T.3-45	45-1087	17090	N86443	8145:12	13-3-62	Col Guerrero	
T.3-46	44-76444	16028	N86446	10914:50	17-2-62	Col Guerrero	
T.3-47	44-76402	15986	N86441	8142:02	13-3-62	Col Guerrero	
T.3-48	43-48138	13954	N86451	10178:57	13-3-62	Col Guerrero	
T.3-49	43-49431	15247	N86449	9518:37	28-4-62	Tte Col Lorenzo	
T.3-50	45-1091	17094	N86442	9163:26	28-4-62	Tte Col Lorenzo	
T.3-51	43-48244	14060	N73860	11666:33	13-3-62	Col Guerrero	
T.3-52	44-76705	16289	N73858	11546:08	13-3-62	Col Guerrero	
T.3-53	44-76911	16495	N73857	9086:44	11-4-62	Col Guerrero	
T.3-54	45-951	16954	N73856	12570:00	11-4-62	Col Guerrero	

(1) PB= Propuesta de Baja. B+ Baja definitiva

ción con respecto a los aviones de la Escuela Básica de Pilotos, que igualmente estaba basada en Matacán y con la cual, además de la de Control de Tráfico Aéreo, formaba aquella el Grupo de Escuelas, creado el 18 de mayo de 1963. Por tanto, los indicativos de los T.3 constaron de dicho número y del individual de cada uno de estos, que no era otro más que el de servicio. Así, por ejemplo, al T.3-13 le correspondió el 77-13, al T.3-18 el 77-18, el T.3-19 el 77-19 y así sucesivamente.

Con posterioridad al 1 de abril de 1965 –por haber sido asignados, en virtud de lo establecido en la I.G. nº 31, a la Escuela de Polimotores los Escuadrones 744 y 745– y hasta el final de los días de los T.3 en Matacán, estos ostentaron como indicativos los números 744 o 745, seguidos del número de servicio.

Los últimos ejemplares que sirvieron en la Escuela y, también, en el Ejército del Aire, fueron los T.3-20 (745-20), 33 (745-23), 52 (744-52) y 55 (744-55), que el 3 de febrero de 1978 hicieron su postrer vuelo al ser trasladados de su base salmantina al madrileño aeródromo de Cuatro Vientos, donde fueron entregados a la Maestría Aérea de Madrid, para su posterior desguace o enajenación.

ACADEMIA GENERAL DEL AIRE, BASE AÉREA DE SAN JAVIER

Para sustituir a sus veteranos CASA C-352 (T.2B) en misiones de transporte y como aulas volantes para la enseñanza de la navegación, al 792 Escuadrón de la AGA le fueron asignados nueve T.3 entre 1972 y 1976. El primero de ellos (el T.3-27) tuvo una corta estancia en San Javier –ya que causó alta el 22 de diciembre de 1972 y baja el 5 de abril de 1973–, si bien no sería la única, pues volvería a ser destinado años después (el 19 de enero de 1976) y sería el penúltimo que tendría en dotación el citado Escuadrón (causó baja el 28 de octubre de 1977).

En los primeros meses de 1973 se incorporaron los T.3-55 (el 26 de febrero), T.3-8 (el 3 de marzo) y T.3-49 (el 26 de abril), que permanecieron destinados hasta el 21 de octubre de 1974, el 12 de noviembre de 1973 y el 16 de agosto de 1977, respectivamente,

En 1975, fueron dos los que causaron alta por destino: el T.3-63 (el 13 de octubre) y el T.3-12 (el 26 de diciembre). Ambos causarían baja en agosto de 1976, los días 9 y 14, respectivamente.

Finalmente, y ya en 1976, se recibieron los T.3-41 (el 28 de abril), T.3-24 (el 7 de junio) y T.3-40 (el 5 de julio). El T.3-24 fue el último que perdió destino en la AGA, el 16 de noviembre de 1977,

casi tres meses después de que abandonaran definitivamente San Javier (el 18 de agosto) los otros dos.

En cuanto a indicativos se refiere, tuvieron los siguientes: T.3-27 (792-5, durante su segundo destino; ignoramos cuál tuvo durante el primero), T.3-55 (792-2), T.3-8 (792-3), T.3-49 (792-1), T.3-63 (792-7), T.3-12 (792-6), T.3-41 (792-8), T.3-24 (792-10) y T.3-40 (792-2).



ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISTAS "MÉNDEZ PARADA", AERÓDROMO MILITAR DE ALCANTARILLA

Tras haber permanecido algo más de 25 años dotado exclusivamente de CASA C-352 para los lanzamientos de sus alumnos, la Escuela pudo, por fin, comenzar a renovar su material aéreo en 1973, al serle destinado el primero de los doce T.3 que hasta 1976 formarían parte de

los efectivos de su 721 Escuadrón. Éste, que tomó esta denominación el 11 de diciembre de 1969 (Orden Comunicada nº 1091-C del EMA), se hizo cargo de ese primer ejemplar (el T.3-10, 721-1) el 5 de julio de aquel año. Y veintiún días después dispuso del segundo, al incorporarse el T.3-5 (721-2), el cual causaría baja al cabo de casi tres meses (el 10 de octubre).

Precisamente para sustituir a este último, le fue destinado el T.3-9 (721-2), que llegó a Alcantarilla el 9 de octubre. Y el 5 de diciembre de este año 1973 recibió el T.3-12 (721-3).

En 1974 fueron dos ejemplares los que se incorporaron: el T.3-47, 721-4, (el 11 de febrero) y el T.3-14, 721-5, (el 28 de julio). Y en 1975 causaron alta por destino cinco más: dos en mayo (los T.3-18, 721-6, y T.3-34, 721-7, el día 13) y tres en junio (el T.3-46, cuyo indicativo desconocemos, el día 5 y los



Dado ya de baja en el Servicio, aquí vemos al T.3-32, en terrenos de la Maestranza Aérea de Madrid, el 12 de agosto de 1976 (J.L. González Serrano).

T.3-15, 721-8, y T.3-36, 721-9, el día 18). Finalmente, en 1976 (el 8 de enero) llegó el T.3-33 (721-3).

Los últimos ocho ejemplares que tuvo en dotación el 721 Escuadrón perdieron destino en el mes de agosto de 1976, cuando ya se había completado la renovación de sus efectivos con la recepción de ocho modernos CASA C-212A (T.12B). Dichos ejemplares fueron los T.3-9, 15, 18, 33 y 34 (baja el día 9), T.3-10 (el día 12), T.3-14 (el día 10) y T.3-47 (el día 31).

UNIDADES DE CUARTELES GENERALES

91 ESCUADRILLA DEL CUARTEL GENERAL DE LA REGIÓN AÉREA CENTRAL, BASE AÉREA DE GETAFE

Únicamente tuvo destinado el T.3-27, desde el 9 de enero al 20 de

noviembre de 1963. Aunque desconocemos qué indicativo tuvo asignado, nos inclinamos a pensar que fuera el 91-1.

92 ESCUADRILLA DEL CUARTEL GENERAL DE LA REGIÓN AÉREA DEL ESTRECHO, AERÓDROMO MILITAR DE TABLADA

Igualmente, tuvo en sus filas un solo ejemplar, el T.3-8 (desde el 6 de febrero al 31 de octubre de 1963), cuyo indicativo también desconocemos, aunque bien pudiera haber sido el 92-1.

94 ESCUADRILLA DEL CUARTEL GENERAL DE LA REGIÓN AÉREA PIRENAICA, BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El T.3-3 fue el único ejemplar que sirvió (desde el 31 de mayo hasta el 19 de octubre de 1963) en esta Unidad. Probablemente, su indicativo fue el 94-1 o el 94-3.

95 ESCUADRILLA DEL CUARTEL GENERAL DE LA REGIÓN AÉREA ATALÁNTICA, BASE AÉREA DE VILLANUBLA

A diferencia de las anteriores, ésta llegó a disponer de dos T.3, aunque no al mismo tiempo. El primero fue el T.3-25, que se incorporó, procedente de Torrejón, el 20 de abril de 1963 y causó baja el 8 de junio del mismo año. Suponemos que su indicativo fue el 95-25, si tenemos en cuenta que esta Unidad tenía la costumbre de asignar como números individuales de los indicativos de sus aviones los de servicio de cada uno de ellos.

Excepto los seis primeros meses de su vida en activo en España, durante los cuales sirvió en el Ala de Transporte nº 35, el T.3-29 siempre estuvo destinado en el Grupo de Estado Mayor. Aquí aparece, en Getafe, el 29 de octubre de 1974, ostentando el indicativo 911-9. Antes había tenido los 90-9 y 901-9 (J.L. González Serrano).



Ejemplares comprados a Iberia

MATRÍCULA	Nº FABRICACIÓN	USAF s/n	VERSIÓN Y VARIANTE	FECHA DE ALTA EN EA	FECHA DE BAJA DEFINITIVA(1)	OBSERVACIONES
T.3-57	4885	41-20115	C-53-DO	14-12-65, en Matacán	PB 25-3-77 B 10-5-77	Ex EC-ABP. El 3-9-76 realiza toma forzosa en Aldeatejada (Salamanca) por avería del motor derecho
T.3-58	4890	41-20120	C-53-DO	9-12-65, en Matacán	PB 17-2-78 B 18-4-78	Ex EC-ABQ.
T.3-59	4263	41-7776	C-47-DL	9-12-65, en Matacán	PB 17-2-78 B 18-4-78	Ex EC-ABL
T.3-60	4293	41-7801	C-47-DL	16-12-65, en Matacán	PB 17-2-78 B 18-4-78	Ex EC-ABM
T.3-61	10100	42-24238	C-47A-50-DL	16-12-65, en Matacán	PB 4-4-77 B 10-5-77	Ex EC-ADR
T.3-62	14005/25450	43-48189	C-47A-30-DK	9-12-65, en Matacán	PB 4-4-77 B 10-5-77	Ex EC-AEU
T.3-63	16284/33032	44-76700	TC-47B-30-DK	5-4-66, en Matacán	PB 17-2-78 B 18-4-78	Ex EC-ASH
T.3-64	14897/26342	43-49081	C-47B-10-DK	12-4-66, en Matacán	PB 25-3-77 B 10-5-77	Ex EC-ASF
T.3-65	19268	42-100805	C-47A-70-DL	21-4-66, en Matacán	PB 4-7-77 B 10-8-77	Ex EC-ASE
T.3-66	12758	42-108891	C-47A-15-DK	27-4-66, en Matacán	PB 25-3-77 B 10-5-77	Ex EC-ACI
T.3-67	13375	42-93461	C-47A-25-DK	4-5-66, en Matacán	PB 25-3-77 B 10-5-77	Ex EC-AET

(1) PB = Propuesta de baja. B = Baja definitiva

(1) PB= Propuesta de Baja. B+ Baja definitiva

Y el segundo fue el T.3-7, que llegó a Villanubla veinte días después de que su predecesor hubiera marchado a Albacete para incorporarse a su nuevo destino, el Ala de Transporte nº 37, y que, a su vez, el 19 de octubre, sería destinado a la Escuela de Polimotores de Matacán. Suponemos que su indicativo fue el 95-7.

98 ESCUADRÓN DEL CUARTEL GENERAL DEL MANDO DE LA DEFENSA AÉREA, 981 ESCUADRÓN, 981 ESCUADRILLA, 901 ESCUADRILLA Y 905 ESCUADRILLA, BASE AÉREA DE TORREJÓN DE ARDOZ

El 98 Escuadrón fue creado el 24 de mayo de 1960 (OC nº 71-586-C), como Unidad de Vuelo de la Jefatura del Mando de la Defensa Aérea, con la finalidad de que el personal con aptitud de vuelo que formaba parte de la plantilla de dicha Jefatura cumpliera sus condiciones y, además, para facilitar los desplazamientos aéreos necesarios entre las distintas dependencias y Unidades de dicho Mando.

Estaba formado por dos escuadrillas, una de material reactor y la otra de material convencional. La plantilla de material aéreo asignada inicialmente a esta última constaba de un T.2B (CASA C-352), un T.5 (CASA C-201 Alcotán), tres avionetas E.9 (AISA I-115) y, curiosamente, dos E.15 (T-33A), pero, con el paso del tiempo, fue variando sustan-

cialmente, en cuanto a los tipos de aviones asignados y a su número se refiere. De ella formaron parte, a partir de 1963, cuatro ejemplares del modelo al que dedicamos estas líneas.

El primero fue el T.3-25, que causó alta el 8 de febrero y permaneció destinado hasta el 6 de abril, y al que se le asignó el indicativo 98-25. Tras su pronta baja, fue sustituido trece días después por el T.3-56 (98-56).

También en el mes de abril de 1963 (el día 26) se incorporó el T.3-55 (98-55), que perdería destino el 16 de enero de 1964. Éste, a su vez, fue sustituido por el T.3-22 (98-22), el 2 de marzo de 1964, el cual tuvo, también, una corta estancia en el Escuadrón, pues el 22

de julio le fue asignado un nuevo destino (el Grupo del Estado Mayor), al que fue trasladado el 3 de agosto.

El 1 de abril de 1965, cuando entró en vigor la IG nº 31 y el 98 Escuadrón pasó a denominarse 981 Escuadrón, sólo formaba parte de sus efectivos el T.3-56, al que se le asignó como nuevo indicativo el 981-15, que ostentó hasta el 7 de enero de 1970, cuando causó baja en la 981 Escuadrilla, que desde el 3 de noviembre de 1967 había sucedido a aquél.

La citada Escuadrilla se convertiría, el 1 de abril de 1970 (cuando entró en vigor una nueva organización de las Unidades de Fuerzas Aéreas; OC nº 11-PC, del 12 de marzo), primero, en la



A pesar de que pudiera parecer lo contrario, por su indicativo, el T.3-5 jamás estuvo destinado en el 901 Escuadrón de Getafe, pero sí en la 901 Escuadrilla de Torrejón. En esta base fue fotografiado en julio de 1970 (X.I. Taibo, archivo del autor).

901 Escuadrilla y, después, en la 905 Escuadrilla (OC nº 782-P), el 6 de mayo de 1972. Finalmente, volvería a denominarse 901 Escuadrilla el 19 de octubre de 1978 (escrito nº 1042-DOR), al fusionarse con la de este nombre que existía en Getafe.

En esta su última época, el único T.3 del que dispuso fue el T.3-5, que se incorporó el 24 de enero de 1970 a la todavía 981 Escuadrilla y que sirvió en sus sucesoras, con los indicativos 901-5 y 905-1, respectivamente, hasta el 11 de mayo de 1973.

OTRAS UNIDADES

402 ESCUADRILLA DE ENLACE DEL MANDO DE LA AVIACIÓN TÁCTICA, AERÓDROMO MILITAR DE TABLADA

Entre los variopintos efectivos de material aéreo que tuvo esta Unidad durante buena parte de los años que estuvo desplegada en Tablada, en la segunda mitad de los años sesenta del pasado siglo, cabe destacar la presencia de un C-47. Se trataba del T.3-7 (402-29), que recibió el 19 de diciembre de 1969 y que tuvo destinado hasta que ésta cambió de nombre (el 1 de abril de 1970), e incluso después, con su sucesora, la 902 Escuadrilla, como a continuación veremos.

902 ESCUADRILLA DEL CUARTEL GENERAL DEL MANDO DE LA AVIACIÓN TÁCTICA, AERÓDROMO MILITAR DE TABLADA

A pesar de lo que, erróneamente, se ha escrito en contra en algunas revistas aeronáuticas, la sustituta de la 402 Escuadrilla fue la 902 –de la que recibió su material– y no la 407, que, aunque



Durante casi siete años (desde abril de 1963 hasta enero de 1970), el T.3-56 formó parte de los efectivos del Escuadrón del Cuartel General de la Defensa Aérea. Primero como 98-56 y posteriormente como 981-15 (Miguel Sanchís, archivo Juan Arráez Cerdá).

creada el 1 de abril de 1970, no sería organizada hasta el 1 de noviembre de 1972.

Como acabamos de adelantar, su primer C-47 fue el T.3-7 (902-1), que formó parte de su plantilla hasta que perdió destino el 17 de agosto de 1976. Además, dispuso de otros ejemplares, ninguno de los cuales fue tan longevo. Fueron los T.3-28 (del 28 de mayo al 12 de junio de 1973), T.3-50 (del 26 de julio al 20 de diciembre de 1973), T.3-2 (del 22 de septiembre al 6 de octubre de 1973, y del 13 de febrero al 26 de diciembre de 1976) y el T.3-58 (del 13 de septiembre al 26 de diciembre de 1976). Lamentablemente, no tenemos constancia de cuáles fueron los indicativos de estos cuatro.

521 ESCUADRILLA DE AVIONES-BASE, 903 Y 904 ESCUADRILLAS DEL CUARTEL GENERAL DE LA ZONA AÉREA DE CANARIAS, 604 ESCUADRILLA DE ENTRENAMIENTO, BASE AÉREA DE GANDO

Aparte de los que sirvieron en el 461 Escuadrón, en Gando estuvieron basados algunos T.3 que formaron parte de los efectivos de unidades de menor rango que también estuvieron desplegadas allí. La primera fue la 521 Escuadrilla (creada el 3 de noviembre de 1967), que tuvo asignado el T.3-67 (521-1) desde el 24 de septiembre de 1969 hasta el 1 de abril de 1970. En esta última fecha la Unidad pasó a denominarse 903 Escuadrilla, si bien siguió disponiendo de este avión –cuyo indicativo creemos que fue el 903-1– hasta que perdió destino el 24 de abril de 1971.

La 903 Escuadrilla tuvo en sus filas, también, un segundo avión de este tipo (el T.3-25, que se incorporó el 31 de julio de ese año), el cual fue heredado por su sucesora, la 904 Escuadrilla

(creada el 6 de mayo de 1972 y disuelta el 28 de febrero de 1974), que lo tuvo en dotación hasta el día 30 de mayo de 1973.

Por su parte, la 604 Escuadrilla (23 de abril de 1973–1 de enero de 1978), para llevar a cabo la labor que le fue encomendada (facilitar el cumplimiento de las condiciones de vuelo de los jefes y oficiales del Arma de Aviación no destinados en Unidades de Fuerzas Aéreas o que no seguían el plan de instrucción específico de ellas, en el ámbito de la Zona Aérea de Canarias), aparte de unos pocos T-6D (C.6), tuvo destinados cinco T.3.

El primero fue el T.3-56 (604-56), que causó alta el 12 de julio de 1974 y baja día 11 del mismo mes del año siguiente). Le siguió el T.3-67 (604-67), que, procedente del 745 Escuadrón de Matacán, volvió a ser destinado a Gando el 3 de julio de 1974, adonde se incorporó veintiocho días después y donde permaneció hasta el 16 de febrero de 1976.

En 1975 recibió los T.3-59 (604-59) y T.3-60 (604-60), aquél el 30 de septiembre y éste el 15 de octubre. Estos serían los últimos que tendría en plantilla la 604 Escuadrilla, pues causarían baja el 27 de enero y el 23 de marzo de 1977, respectivamente.

El último que formó parte de sus efectivos fue el T.3-53 (604-53), que se incorporó el 16 de febrero de 1976, el cual abandonó la Unidad el 5 de enero del año siguiente.

UNIDAD DE CALIBRACIÓN DEL SERVICIO DE COMPROBACIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

Aunque realmente no estuvo encuadrada ni orgánica ni operativamente en el Ejército del Aire, sino en la Subsecre-



Efectivos y horas de vuelo (1956-1975)

AÑO (AL 31 DIC.)	EFFECTIVOS				HORAS ANUALES	HORAS ACUMULADAS
	TOTAL	EN UNIDADES	EN MAESTRANZA	EN VUELO		
1956	7	7	0	3	1.200	1.200
1957	24	24	0	22	3.518	4.718
1958	24	24	0	13	4.485	9.203
1959	24	24	0	18	3.730	12.933
1960	24	23	1	19	5.862	18.795
1961	34	30	4	18	5.600	24.395
1962	53	52	1	35	6.031	30.426
1963	53	49	4	39	8.056	38.482
1964	51	44	7	36	11.810	50.292
1965	57	49	8	29	14.148	64.440
1966	61	48	13	26	14.984	79.424
1967	61	41	20	¿?	12.545	91.969
1968	59	38	21	30	13.821	105.790
1969	59	42	17	37	14.864	120.654
1970	58	47	11	44	16.034	136.688
1971	57	45	12	45	18.859	155.547
1972	56	44	12	40	18.810	174.357
1973	55	42	13	37	18.827	193.184
1974	55	40	15	34	14.504	207.688
1975	47	44	3	36	10.619	218.307

taría de Aviación Civil del Ministerio del Aire, la incluimos en estas líneas por el simple hecho de que la mayoría del personal, tanto de vuelo como de tierra, que estuvo destinado en ella era militar.

Para llevar a cabo las tareas que le eran propias, dispuso entre 1958 y 1976 de tres C-47. Dos de ellos fueron los EC-ANV y EC-ARV, mientras que el otro fue el T.3-10, que estuvo destinado, transitoriamente, desde el 10 de agosto de 1972 hasta el 16 de febrero de 1973.

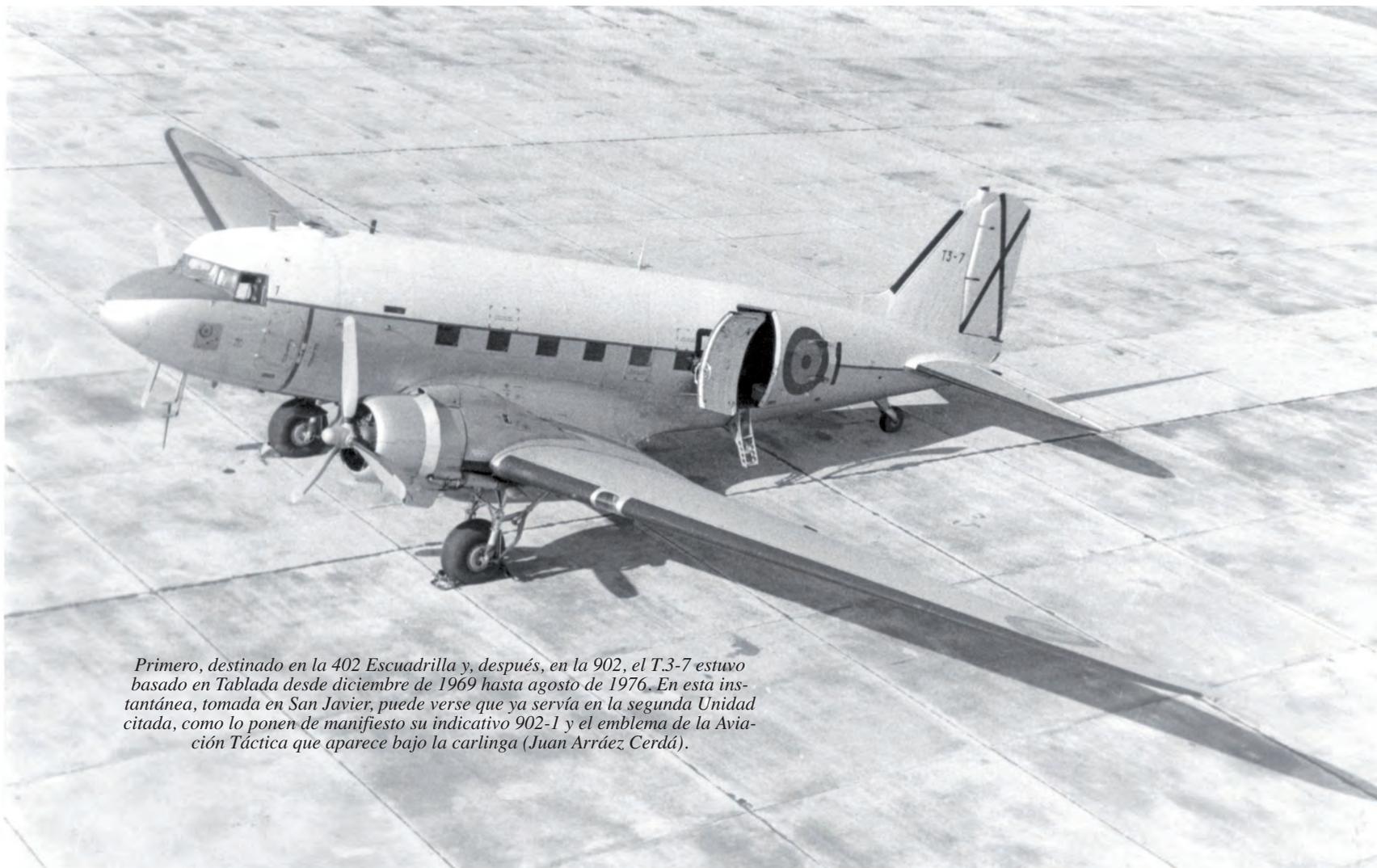
CAÍDOS EN ACTO DE SERVICIO

En los algo más de treinta años que el T.3 estuvo en servicio y en la realización de las más de 200.000 horas de vuelo que efectuó en España, fueron veinticuatro los miembros de nuestro Ejército que perdieron la vida en el cumplimiento del deber.

El primer accidente mortal se produjo el 10 de abril de 1962, en aguas del Guadalquivir a su paso por Lebrija. Ese día, a las 16:45 horas, el T.3-26 (77-76),

de la Escuela de Polimotores, había despegado de Jerez para efectuar un vuelo de entrenamiento de carácter local y sin ruta prefijada de antemano⁴. Cuando, al cabo de una hora de vuelo, y según se dedujo en la investigación llevada a cabo posteriormente, realizaba una maniobra de simulación de entrada en pérdida con el tren sacado (habitual en el plan de acomodación a este tipo de avión), entró en barrena incontrolada y cayó al río a la altura del paraje lebrijano conocido como Caño del Yeso. El avión quedó destruido y, lamentablemente, sus diez tripulantes perdieron la vida. Estos eran el teniente coronel Jesús Ageo Arriaga, el comandante Carlos Romero Briasco (primer piloto), los capitanes Miguel Ángel Sebares Caso (segundo piloto) y Alberto García González, los sargentos Manuel Parra Martín (mecánico) y Rodolfo Coca Arnau (radio), los cabos primeros Juan José Badules Guillén y Manuel Carmona Lora y los cabos Leopoldo Vara Migueles (ayudante de mecánico) y José Alberto Sánchez Reigada (ayudante de radio).

Poco más de un año más tarde (el 21 de abril de 1963), se produjo el segundo. A las 02:27 horas, el T.3-44 (cuyo indicativo de Unidad suponemos que era el 37-44), con cinco tripulantes y dos pasajeros a bordo, despegó de Gando con rumbo a Albacete, destino al que, desgraciadamente, jamás



Primero, destinado en la 402 Escuadrilla y, después, en la 902, el T.3-7 estuvo basado en Tablada desde diciembre de 1969 hasta agosto de 1976. En esta instantánea, tomada en San Javier, puede verse que ya servía en la segunda Unidad citada, como lo ponen de manifiesto su indicativo 902-1 y el emblema de la Aviación Táctica que aparece bajo la carlinga (Juan Arráz Cerda).



Consecuencias del vendaval que el 17 de febrero de 1967 sufrió Albacete... (Maestranza Aérea de Albacete).

llegaría⁵. El avión llevaba instalados depósitos suplementarios en la cabina —que iban cargados de combustible a tope y que le conferían una autonomía de 14 horas—, por lo que la carga que transportaba era mínima. En el plan de vuelo confeccionado constaba que seguiría la ruta Gando-Sevilla-Córdoba-Albacete a nivel 90, con una previsión meteorológica de buen tiempo y ausencia de nubes durante todo el trayecto (con 2/8–8/8 de estratos a 1.000 metros) y una duración prevista de alrededor de siete horas y media. A las 03:07 horas, el avión notificó que abandonaba, a nivel 90, el área de control y que estimaba que alcanzaría el límite del FIR Canarias a las 03:57. Esta fue la última ocasión en la que se tuvo contacto con él.

A las 08:35 y las 10:53 horas se iniciaron, respectivamente, las fases de ALERFA y DESTREFA, e inmediatamente después de esta última comenzaron las operaciones de rastreo, en las cuales tomaron parte aeronaves españolas, francesas y británicas y buques de nuestra Armada, que se dieron por finalizadas 57 horas después, con resultados negativos.

En cuanto a las causas del accidente se refiere, se barajaron dos posibilidades. Una, que, al llevar los depósitos suplementarios a tope, se hubiera podido producir una avería en los tubos de alimentación de combustible a los motores, se depositaran gases en el interior de uno de los planos o en ambos y,

de forma súbita, se produjera una explosión y el consiguiente incendio. Y otra (basada en que en la pista de Gando se encontró la tapa de un depósito principal de combustible de un avión de este tipo), que dicha tapa fuera del T.3-44 (extremo que no pudo demostrarse, pues no se pudo determinar su procedencia) y que una chispa o los gases de escape de un motor provocaran un violento incendio.

Fuera como fuese, lo cierto y triste es que los siete ocupantes del avión descansan para siempre en las profundidades del Atlántico. Eran, como tripulantes, el teniente coronel Eugenio Martínez de San Vicente Martínez (primer piloto), el comandante Salvador Carras-

co García (segundo piloto), el brigada mecánico Romualdo Biescas Piedrafita, el sargento radio Baltasar Molina Garrido y el soldado ordenanza Herminio Sánchez Egido; y, como pasajeros, el teniente coronel Alfonso Ferrer de Armas y el capitán médico Diego Ortuño Medina.

A últimas horas del 16 de marzo de 1964, el T.3-1 (90-1), del Grupo del Estado Mayor del Aire⁶, partía de la ciudad mauritana de Port Etienne (actualmente, Nouadhibou) llevando a bordo cinco tripulantes y, como pasajeros, al entonces Ministro de Trabajo, Jesús Romeo Gorría, y doce personas más, en su mayoría altos funcionarios del Instituto Social de la Marina. El vuelo



Para recoger a la tripulación del T.3-12 (792-6), que lo había depositado en Cuatro Vientos, el T.3-24 (792-10) allí fue el 12 de agosto de 1976. A su llegada al aparcamiento tomamos esta instantánea (J.L. González Serrano).

transcurrió con total normalidad hasta las proximidades de la ciudad de Tenerife, en cuyo aeropuerto de Los Rodeos debía tomar tierra, pero al que nunca llegaría.

Tras haber mantenido contacto en varias ocasiones con la torre de Los Rodeos, sin manifestar la existencia de problemas a bordo, desde poco después de las 02:00 horas los intentos de comunicarse con él fueron en vano. Finalmente, se supo que se había estrellado en un bancal del paraje del término municipal de La Esperanza conocido como El Roquillo, situado a unos 5 kilómetros al sur-suroeste de la pista 30 del aeropuerto tinerfeño.

A las 01:30 horas, el parte meteorológico (QAM) correspondiente a Los Rodeos daba 8/8 de estratos de 0 a 40 metros (QBB) y una visibilidad horizontal (QBA) de dos a tres kilómetros. A posteriori se supo que el primer piloto había comunicado al Ministro de Trabajo que las condiciones para tomar en Los Rodeos eran malas, pero que iba a hacer un intento de aterrizaje y que, si no era posible lograr éste, pondría rumbo a Gando.

Lo cierto es que, en el intento, el plano izquierdo chocó con unos eucaliptos de 15 metros de altura, el avión se encabritó –bien por efecto de la colisión o como reacción instintiva del piloto–, perdió velocidad y se desplomó, tocando el suelo en posición de tres puntos y deslizándose unos 15 metros por él hasta que se interpuso en su camino una “trinchera” de alrededor de un metro de altura, contra la que impactó y en

la que se dejó ambos motores, la totalidad de la carlinga y la parte delantera de la cabina de pasajeros.

En un informe que remitió al Ministro el 7 de abril, el Jefe del Estado Mayor del Aire afirmaba lo siguiente: “Del informe remitido por el Excmo. Sr. General Jefe de la Zona Aérea de Canarias, así como de la información sumaria instruida, parece ser (sic) que el accidente tuvo lugar a consecuencia de haber confundido el piloto las luces de balizaje del aeropuerto con una calle (sic) fuertemente iluminada del pueblo de La Esperanza. No obstante, no puede descartarse la posibilidad de que fuera debido a otras circunstancias, ya que habiendo fallecido todos los componentes de la tripulación, no ha sido posible confirmar tales extremos.”

Los infortunados tripulantes eran el comandante Eduardo Romero Baltasar (primer piloto), el capitán Manuel López Pascual (segundo piloto), el sargento primero Juan Pablos Fernández (radio) y el sargento Saturnino Ignacio Lecuona Sagasti (mecánico). El camarero de a bordo, soldado Ricardo Sahogar Móstoles, resultó herido muy grave, pero logró sobrevivir. Los pasajeros sólo sufrieron heridas leves.

El 30 de junio de 1971, el T.3-37 (461-33, “Zorro” 33), del 461 Escuadrón del Ala 46, había sido programado para efectuar un vuelo de estafeta desde Gando a El Aaiún, llevando una carga de 2000 kilos de víveres y material diverso. Además, estaba previsto que se aprovechara este servicio para dar doble mando al segundo piloto⁷.

En la plataforma de estacionamiento fueron efectuadas dos inspecciones exteriores del avión, sin novedad, y en la cabecera de la pista 03 las comprobaciones y pruebas reglamentarias. Aproximadamente a las 18:00 horas, y yendo en el puesto del primer piloto el teniente al que se le iba a dar doble mando, se inició la carrera de despegue, y una vez recorridos 200 metros, cuando ya se había levantado la cola, súbitamente el avión se desvió a la derecha de la pista tomando un rumbo de 50° y se salió de ella. Dada la existencia de un gran desnivel en esa dirección y que el terreno era pedregoso, los pilotos no intentaron quedarse en tierra, así que se fueron al aire sin que se hubiera alcanzado la velocidad crítica para ello; acto seguido, para ganar velocidad, subieron el tren, pero el avión, en su desvío, había quedado aproado a las edificaciones de la Base. Lograron evitar la colisión actuando enérgicamente sobre el mando de profundidad, pero, falto de velocidad, el avión entró en pérdida y se precipitó al mar frente a la playa de Arinaga, partiéndose en tres al entrar en contacto con el agua.

En el accidente perdieron la vida los tenientes Baltasar Peláez Fernández (primer piloto) y Francisco Jiménez González (segundo piloto) y el subteniente Pedro Escobar González (radio), y resultaron heridos menos graves los sargentos primeros mecánicos Sebastián Suárez Miranda y Antonio Vargas Aguilar. Según declaraciones posteriores de estos dos últimos, los motores funcionaron perfectamente en todo mo-

El 12 de agosto de 1976, el T.3-10 fue entregado por una tripulación del 721 Escuadrón a la Maestranza Aérea de Madrid, para su posterior baja. Allí estábamos para fotografiarle (J.L. González Serrano).





Bajo un sol de justicia, el 7 de agosto de 1975 fotografiamos el T.3-62 (744-62) en Matacán (J.L. González Serrano).

mento; teniendo esto en cuenta, en la investigación de las causas se llegó a la conclusión de que lo que originó que el avión se desviara de su trayectoria durante el despegue fue una racha de viento, superior a 35 nudos de velocidad, que incidió por su derecha (a unos 050°) e hizo que el T.3 se aproara a ella.

AVIONES PERDIDOS EN ACCIDENTES NO MORTALES

T.3-6 (1)

El 3 de enero de 1958, el 35-131 –pues tal era entonces su indicativo en el seno del Ala de Transporte nº 35– había despegado normalmente de Manises, con rumbo al aeropuerto madrileño de Barajas, pero, tras unos seis minutos de vuelo, el motor derecho se agarrotó y se paró. Por si esto no fuera suficiente, la presión de admisión del izquierdo experimentó una brusca disminución, haciendo que éste se quedara al ralentí. Inmediatamente, la tripulación (que estaba compuesta por el teniente coronel Emilio García-Conde Ceñal, el capitán Victoriano Sáez Esteban, el brigada mecánico José Gómez Clarós y el brigada radio Esteban Montero Rodríguez) se aprestó para realizar una toma de emergencia. Ésta se llevó a cabo a unos 15 kilómetros de Manises, en las inmediaciones de Ribarroja, sin que hubiera que lamentar daños personales, si bien el avión resultó con daños considerables, que afectaron al plano y al motor izquierdos, al tren de aterrizaje y a las hélices. No obstante, fue reparado y volvió a estar en vuelo el 17 de abril.

Pero, el destino iba a querer que su vida en activo fuera corta, pues, unos cuantos meses después, y a consecuencia de los graves daños que le ocasionó el pedrisco caído sobre la ba-

se aérea de Getafe durante una tormenta que se desarrolló un día del verano de 1959, hubo de ser dado de baja en el servicio. El 5 de agosto de ese año entró en segundo escalón, situación en la que permaneció –a la espera de que se evaluara la factibilidad y la conveniencia de su reparación– hasta que, finalmente, el 6 de diciembre de 1962, la Maestranza Aérea de Madrid propuso que fuera dado de baja en el Servicio, propuesta que fue aprobada por la superioridad el 7 de febrero del año siguiente.

T.3-21 (2)

Para llevar a cabo un vuelo local de instrucción el 9 de diciembre de 1965, el 744-21 (tripulado por los capitanes García Rosales y Zamorano Martínez, primer y segundo piloto, respectivamente, y los sargentos Borrego Alvarado, mecánico, y Pérez Portero, radio) despegó sin novedad por la pista 04 de Matacán poco antes de las 9:30 de la mañana. Pero, cuando se hallaba a unos 80 metros de altura y a alrededor de 1500 metros de distancia de la cabecera 22, la tripulación pudo oír nítidamente cómo el motor izquierdo “se venía abajo”. Inmediatamente, el mecánico declaró la emergencia, recibió del comandante de la aeronave la orden de abanderar ese motor y aumentó, sin obtener la respuesta deseada, la presión de admisión del motor derecho. El avión comenzó a perder velocidad, por lo que, para que no entrara en pérdida, hubo que bajar el morro; pero a la vista de que no se ganaba velocidad y se estaba perdiendo altura rápidamente, no hubo más remedio que, tras enderezar algo, dirigirse por derecho a efectuar una toma de emergencia en un claro del terreno. A base de “meter pie” se logró esquivar una casa que se interponía en su trayectoria y, finalmente, tras

un primer contacto suave con el suelo, se produjo uno más brusco, a consecuencia del cual los pilotos y el mecánico sufrieron heridas leves en la cabeza, principalmente por no estar dotados sus asientos de atalajes de seguridad completos. A continuación, el avión se incendió, deflagración que, en buena parte, se debió a que, en el compartimento situado detrás del segundo piloto, había un bidón de alcohol, que actuó como “un obús incontrolado”.

Afortunadamente, los tripulantes se recuperaron pronto de sus leves heridas, pero el avión hubo de ser dado de baja, pues los daños causados equivalían al 80% de su valor. Hasta entonces había realizado 10.280:00 horas de vuelo. La Maestranza Aérea de Madrid incoó el correspondiente expediente el 9 de julio de 1966, que fue aprobado el 30 de agosto.

T.3-22 (3)

Desde el 30 de junio de 1966, este avión, el 371-22, destinado en el 371 Escuadrón del 37 Grupo de FF.AA. de Albacete, se hallaba en segundo escalón de mantenimiento, a falta de motores. Éstos se le empezaron a montar el 30 de abril de 1968, y cuando el 25 de junio dos mecánicos civiles del Taller de Mantenimiento procedían a efectuar una prueba de ajuste de ellos, con el fin de que se pudiera trasladar el avión a CASA San Pablo para que allí se le realizara una revisión IRAN, se produjo un cortocircuito en el cable del claxon, que fue seguido por intensas llamaradas que rápidamente se propagaron por toda la carlinga y alcanzaron al antebrazo izquierdo de Antonio Marín García, que era el mecánico que se hallaba sentado en el puesto del primer piloto.

La carlinga y los instrumentos ubicados en ella quedaron calcinados, ya que no se pudo sofocar el incendio con el extintor de puesta en marcha y hubo de intervenir el servicio contraincendios de la Base, que lo hizo rápidamente, pero que nada pudo hacer por evitar esos daños, aunque sí logró que se propagara el fuego por el fuselaje y otras partes del avión. Finalmente, éste tuvo que ser dado de baja en el Servicio el 31 de enero de 1969, a propuesta de la Maestranza Aérea de Madrid, fechada el 16 de octubre del año anterior. Hasta entonces, el avión había realizado 8869:45 horas de vuelo.

T.3-25 (4)

El 2 de octubre de 1973, cuando se perdió en el mar, estaba destinado en el 461 Escuadrón del Ala nº 46 de Gando, en el que le había correspondido el indi-



El 9 de agosto de 1977, en Matacán, el indicativo del T.3-33 era el 745-33, pero, casi un año después, cuando volvimos a verle, en la Maestranza Aérea de Madrid, había sido sustituido por el 745-23. Ello se debió a que, en el ínterin, la Escuela de Polimotores había recibido en dotación el Aviocar T.12B-33, al que se le asignó el número individual 33, lo que obligó a cambiar el del Douglas (J.L. González Serrano).

cativo 461-01. Anteriormente, lo había estado en la 904 Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Canarias, como avión dedicado al transporte de personalidades, para lo cual había sido equipado con doce butacas.

En esa fecha, y con objeto de hacerle una prueba en vuelo (dado que se tenía la sospecha de que sus motores no daban la potencia requerida), el capitán José Luis Sanz Simón (primer piloto), el sargento José Luis García Cosme (segundo piloto), el sargento primero José Ortiz Minué (mecánico) y el subteniente radio Román Díaz de Greñú Martínez despegaron en él a las 9:00 horas. Se dirigieron a la zona asignada, al sur de Gran Canaria, con carga a tope de combustible (para 8 horas), para que el peso fuera lo más similar posible a cuando las butacas iban ocupadas.

Tras parar el motor derecho y comprobar que el avión mantenía la altura y una velocidad de 100 nudos, lo volvieron a poner en marcha y, seguidamente, procedieron a hacer lo mismo con el izquierdo, percatándose de que la velocidad en este caso no pasaba de 98 nu-

dos. Lo pusieron en marcha, de nuevo, y se dirigieron hacia la base para, a continuación, virar con rumbo sur hacia el mar. Pero, aunque la temperatura y la presión de aceite eran normales y la temperatura de culatas llegó a 70 grados, el avión perdía altura, ante lo cual se aumentó la presión hasta 15 pulgadas y las revoluciones hasta 1500 por minuto, sin conseguir que la situación mejorase. Aplicada, finalmente, la máxima potencia, el motor derecho respondió perfectamente, pero no así el izquierdo. La altura seguía disminuyendo. En vista de ello, la tripulación trató de llegar a la playa de Maspalomas para hacer una toma de emergencia, pero, dado que ésta estaba "tomada" por numerosos bañistas, optó por efectuar un amerizaje. El contacto con el agua (que se produjo a unas cuatro millas al sur de Arguineguin, a las 12:00 horas) fue suave, y los tripulantes pudieron abandonar —con relativa calma— la aeronave, lanzar el bote salvavidas y subirse a él. Una embarcación que se hallaba en los alrededores los recogió y condujo al puerto del citado pueblo, desde donde

fueron trasladados a Gando por un helicóptero del 802 Escuadrón. El avión, que hasta entonces había realizado 30.136:15 horas de vuelo, se hundió. Días después fue localizado a una profundidad de 60 brazas.

El T.3-25 fue propuesto de baja por la Maestranza Aérea de Madrid el 23 de abril de 1975 y causó baja definitiva el 3 de mayo de 1976.

T.3-38 (5)

Este avión, destinado en el Ala de Transporte nº 37 y que ostentaba el nada habitual indicativo 37-21, se hallaba en la Zona Aérea de Canarias llevando a cabo una de las misiones de estafeta que regularmente efectuaba la Unidad. El 15 de mayo de 1963, la aeronave se encontraba en Villa Cisneros, adonde había llegado con la orden (recibida el día anterior) de —al margen del cumplimiento del servicio de estafeta que a aquellas islas le había llevado, y en vuelo extraordinario— recoger dos motores Rolls-Royce Merlin de aviones C.4K y llevarlos a Gando.

Una vez terminadas las labores parti-

Tanto el EC-ANV como el EC-ARV lucieron, durante buena parte de su vida en activo, en el morro, las puntas de los planos y la parte trasera del fuselaje unas anchas bandas rojas, que en el primero de ellos eran más claras y brillantes (J.L. González Serrano).





Entre septiembre de 1969 y abril de 1971, el T.3-67 estuvo destinado en la 521 Escuadrilla de Gando y su sucesora, la 903 Escuadrilla. En la primera tuvo el indicativo 521-1 (foto superior). A Gando volvería en julio de 1974, esta vez para formar parte de la 604 Escuadrilla, como 604-67, y allí estaría basado hasta febrero de 1976 (foto inferior) (SHYCEA).

mentes en la aeronave, el comandante de ésta observó, al comprobar la hoja de carga, que el peso del material estibado superaba el límite permitido; así que, inmediatamente, lo puso en conocimiento del jefe del aeródromo. Éste, a su vez, lo transmitió por radio al Estado Mayor de la Zona Aérea, y recibió la orden de quitar cuantos embalajes fuera posible. Hecho esto, el peso seguía rebasando los límites, si bien se hallaba “dentro de los señalados para casos de necesidad militar”. Tras nueva consulta con la Zona, ésta dio “luz verde” a la misión.

A las 12:15 horas –tripulado por el capitán Carlos Márquez Muñoz (primer piloto), el teniente Ángel Illescas Ballesteros (segundo piloto), el brigada radio Alfonso Arriero Deocal, el sargento mecánico Domingo Bascuñán Morata y el cabo ayudante Francisco J. Calvo– se despegó sin novedad. Al cabo de 45 minutos de vuelo, la presión de aceite del motor izquierdo disminuyó, repentinamente, hasta alcanzar un valor inferior al del límite de seguridad, por lo que se procedió a pararle y a abanderar la hélice. Dado el tipo de carga que se

transportaba, su valor y la imposibilidad de lanzarla, se puso rumbo a la costa, con el fin de tratar de llegar a Cabo Bojador. Pero, para colmo de males, el motor derecho no daba la potencia requerida y, por tanto, se fue perdiendo altura hasta que, finalmente, hubo que realizar una toma de emergencia, con el tren plegado, en las cercanías de Cauat, a unos 50 kilómetros al sur de Bojador.

Afortunadamente, la toma fue muy buena, la tripulación resultó ilesa y los daños causados al avión sólo ascendieron al 10% de su valor y, por tanto, era reparable. A este fin, un equipo de mantenimiento se encargó de trasladarlo a la base de El Aaiún en una plataforma. Una vez allí fue montado sobre gatos y, posteriormente, izado con dos grúas hidráulicas. Y cuando así se hallaba, quiso la mala fortuna que una de éstas fallase, que el cable de la segunda se rompiera y que el avión se desplomase sobre los gatos, que todavía no habían sido retirados. Resultado: ambos planos, y algunos de sus elementos, perforados y desgarrados. En consecuencia,

se procedió a “canibalizarlo”. La Maestranza Aérea de Madrid propuso su baja en el Servicio el 30 de septiembre de 1964. Ignoramos la fecha en la que fue aprobada dicha propuesta.

T.3-43 (6)

El capitán Ángel Illescas Ballesteros (piloto) y el sargento mecánico José Luis Álvarez Castro se dispusieron el 6 de julio de 1970 a realizar un vuelo de prueba del avión (indicativo 744-43 de la Escuela de Polimotores), al que se le había cambiado el motor derecho. Tras las pertinentes comprobaciones en tierra, y una vez recibida la autorización de la torre, iniciaron la carrera de despegue por la pista 22 de Matacán. Pero, cuando apenas habían ganado unos metros de altura, el motor izquierdo falló, el piloto tuvo la sensación de que los mandos estaban agarrotados y el avión se fue de morro a tierra. A continuación se produjo un incendio, que no pudo ser extinguido hasta que se consumió totalmente el combustible de los depósitos, a pesar de la rápida intervención del servicio contraincendios.

Vista del EC-ANV, ya dado de baja y aparcado en terrenos de la Maestranza Aérea de Madrid, el 3 de agosto de 1978 (J.L. González Serrano).





Estado en el que quedó el T.3-1 tras su accidente del 17 de marzo de 1964 (SHYCEA).

Los tripulantes sufrieron heridas leves, pero el 744-43 resultó totalmente consumido por las llamas. La Maestranza Aérea de Madrid propuso su baja con fecha 23 de diciembre de 1970, propuesta que sería aprobada en enero de 1971. Hasta entonces había efectuado 12.183:35 horas de vuelo.

Según parece, el accidente fue debido a una avería del regulador de la hélice, que ocasionó que ésta se embalara.

T.3-57 (7)

Este avión se había incorporado, por destino, a la Escuela de Polimotores de Matacán el 30 de noviembre de 1973, procedente de la Maestranza Aérea de Sevilla, donde había sido sometido a una revisión IRAN. El 3 de septiembre de 1976, el 744-57 fue programado para realizar un vuelo de instrucción, llevando a bordo al capitán profesor Eduardo García Luaces, a los tenientes

alumnos Cuadra Lores, Maldonado Recuero y Pedrosa Rey y al sargento mecánico Álvarez Encinas.

Una vez finalizada la misión, y estando ya cerca del punto inicial, la presión de combustible del motor derecho bajó casi hasta cero. Inmediatamente, el piloto pidió permiso a la torre para efectuar una entrada directa por fallo de motor —que le fue concedido— y puso la alimentación recíproca, para tratar de resolver el problema. Pero tuvo que quitarla, ya que vio que disminuía la presión del motor izquierdo y, en cambio, no aumentaba la del derecho y, además, estaban perdiendo altura. Cuando se hallaban a unos 120 metros sobre el terreno, pareció que el motor izquierdo respondía bien al requerírsele mayor potencia, por lo que el capitán decidió abanderar el derecho y tirar de los cuernos para salvar una loma que se interponía en su trayectoria. En ese momen-

to, el motor izquierdo volvió a perder potencia y, como ya se hallaban muy cerca del suelo, no hubo más remedio que realizar una toma forzosa —en terrenos del pueblo salmantino de Aldeanueva— con el tren plegado, tras haber pasado por debajo de una línea eléctrica de alta tensión.

Los tripulantes resultaron ilesos y los daños del avión fueron cifrados en sólo el 15% de su valor, si bien se decidió no repararlo, dado que este tipo de material ya estaba siendo retirado del Servicio.

Hasta el momento del accidente, el T.3-57 había volado 27.639 horas y 15 minutos.

Aunque no puede calificarse de accidente en el más estricto sentido de la palabra, no nos resistimos a incluir en este apartado el incidente que afectó al **T.3-35** y a sus ocupantes⁸.

Aeródromo eventual de El Carmolí, 7 de agosto de 1967. Fase preparatoria del ejercicio Sarrió II. El avión 371-35 había despegado de la base aérea de Albacete a las 20:50 horas, con destino a aquél y con objeto de efectuar tomas y despegues nocturnos como entrenamiento de infiltración y “exfiltración” de personal para dicho ejercicio. A las 21:50 tomó tierra sin novedad y, al iniciar la carrera de despegue cinco minutos después, fue ametrallado (con la mala fortuna de que una de las balas hirió gravemente al sargento radio Francisco Olaya Escribano, perforándole un pulmón y atravesando su cuerpo). ¿Cómo que ametrallado? Pues sí, así fue.

El servicio de vigilancia de El Carmolí había sido alertado de que un “misterio-



Hasta el 3 de enero de 1958, cuando tuvo que realizar la toma de emergencia en Ribarroja, el T.3-6 había efectuado, en total, 7419: 15 horas de vuelo (SHYCEA, archivo Azaola).

so” avión Douglas B-26 llevaba algún tiempo violando los reglamentos de circulación aérea de la OACI y debía ser capturado. Y como, según parece, a “alguien” se le olvidó informar a ese servicio de que el aeródromo iba a ser utilizado esa noche por el T.3-35, al personal que estaba de guardia le faltó tiempo para, nada más oír los motores, pensar que allí estaba el intruso, el cual, además, tenía la “desfachatez” de tomar tierra. Así que, dicho y hecho, sin encomendarse a Dios ni al diablo, la emprendieron a tiros con él. Inmediatamente, el T.3 puso rumbo a San Javier, base a la que informó por radio sobre el hecho y solicitó asistencia médico-sanitaria para el herido.

A las 22:03 tomó tierra el 371-35 en la sede de la AGA. Durante el corto vuelo desde El Carmolí, su segundo piloto, haciendo uso del botiquín que llevaban a bordo, estuvo atendiendo al herido. Finalmente, de él se hizo cargo el personal médico que, con los medios adecuados, había sido alertado.

Por cierto, el avión iba tripulado por el capitán Pedro Generelo Gil (primer piloto), dos capitanes de la USAF (segundo piloto y navegante), el teniente José Luis Monforte (piloto navegante), el sargento mecánico Manuel Verdugo, el mencionado sargento Olaya, un sargento de la USAF (jefe de carga) y, como pasajeros, dos paracaidistas españoles (un cabo primero y un soldado).

Para terminar, el autor desea agradecer públicamente a sus queridos amigos Colin R. Smith y Cecilio Yusta su inestimable y generosa ayuda. Sin ella, en estas líneas no habríamos podido incluir datos que hasta ahora habían permanecido inéditos.



El T.3-38 tras su aterrizaje forzoso del 15 de mayo de 1963. El número 21, el individual de su indicativo, es perfectamente visible (Colección Juan Arráez, Cerdá).



El 15 de septiembre de 1965, el T.3-45 (371-45) hubo de tomar fuera de campo por haberse embalado la hélice del motor derecho. Afortunadamente, la tripulación resultó ilesa y el avión pudo ser reparado, si bien hubo de permanecer más de tres años fuera de servicio antes de que pudiera volver a volar (SHYCEA).

NOTAS

- ¹ Archivo General e Histórico del Ejército del Aire (AGHEA), expediente L-2709.
- ² AGHEA, expediente L-2710.
- ³ J.M.G. Gradidge, "The Douglas DC-3 and its predecessors", AIR BRITAIN, 1984.

- ⁴ Archivo General e Histórico del Ejército del Aire (AGHEA), expediente *1094/29.
- ⁵ AGHEA, expediente *1096/40.
- ⁶ AGHEA, expediente *1098/28.
- ⁷ AGHEA, expediente *1109/16.
- ⁸ AGHEA, expediente *1104/50.



Incluimos aquí la foto de este anónimo ejemplar del Ala de Transporte nº 35 sólo a título anecdótico: obsérvese que, en contra de lo que era habitual, la línea azul que separa longitudinalmente los dos colores del fuselaje se prolonga por encima del plano fijo de cola y forma una especie de trapecio al llegar a la ventanilla lateral de la carlinga (SHYCEA).