

# Apuntes sobre el F-5 en la B.A. de Morón

JOAQUIN SANSANO SAMPERE  
Coronel de Aviación

**A** mediados de los 60 y en base a los acuerdos firmados con los Estados Unidos de América, la factoría de Construcciones Aeronáuticas en Getafe (Madrid), construye bajo licencia los F-5 que vendrían a sustituir en esta Base Aérea a los F-86 "Sabre".

El 7 de enero de 1970, llegan a Morón los primeros C.9 (denominación española de los F-5), pilotados por oficiales de Talavera y Morón que se habían desplazado un año antes a Estados Unidos para efectuar los correspondientes cursos de adaptación al nuevo material. A partir de este momento, la Unidad comienza a ser operativa y con el C.9 se funda el 202 Escuadrón, pasando a depender del Mando Aéreo Táctico.

El 18 de septiembre del mismo año se forma el 204 Escuadrón al incorpo-

rarse a la Base los CR.9, -reconocimiento-, para en 1971 crearse definitivamente el Ala nº 21, -según Orden Comunicada del 04ABR71-, compuesta por dos Escuadrones de Fuerzas Aéreas, 211 "Gallos" y 212 "Sisones", completándose apenas tres años más tarde -en marzo de 1974- las primeras 25.000 horas de vuelo.

El perfecto adiestramiento de la Unidad se hace patente en todas las actividades en las que participa su personal, obteniendo nuestros pilotos las máximas calificaciones en ejercicios específicos así como en las pruebas de Pentathlon Aeronáutico; se reconoce al Ala 21 como una de las Unidades mejor entrenadas de Europa.

Nuestros pilotos se han adaptado perfectamente al F-5 formando hombre/avión una perfecta simbiosis, siendo prácticamente insustituibles en los ejercicios con el Ejército de Tierra y la Armada -con los que se colabora muy estrechamente- como apoyo en la consecución de sus planes de entrenamiento.

También el personal especialista, con cursos intensivos en Talavera y Morón, se ha adaptado perfectamente al nuevo material consiguiéndose muy altos niveles en la relación horas de trabajo/horas de vuelo.

En agosto de 1974, varios aviones son destacados a las Bases Aéreas de Gando y Lanzarote para cooperar en las operaciones de Descolonización del Sahara Español, permaneciendo en ellas hasta septiembre de 1975. Para ello, se incorporan al avión dos depósitos supletorios de combustible que, con un total de 2.100 litros, hacían posible el vuelo de casi 3.000 kms. que separan Morón de Gando.

Se efectuaron más de 500 misiones, sobre todo en apoyo del Ejército de



Tierra y la Armada y principalmente sobre el desierto, destacando la escolta efectuada al entonces S.A.R. el Príncipe Juan Carlos en su visita oficial a El Aaiún.

En marzo de 1976, el 212 Escuadrón pasa a formar el 464 Escuadrón en el Ala Mixta nº 46 en la B.A. de Gando.

En mayo de 1981, al ser dotado este Ala con material Mirage F-1, los F-5 de Gando regresan a Morón con su nueva denominación A.9 (ataque) para formar el 212 Escuadrón.

El 21 de junio de 1981 se cumplen 50.000 horas de vuelo.

El 31 de enero de 1985 se cumplen 75.000 horas de vuelo.

El 24 de octubre de 1988 se cumplen 100.000 horas de vuelo.

Ha sido esta década de los 80 la más efectiva de la Unidad. Los F.5 participan continuamente en misiones en nuestro ámbito y en colaboración

## JEFES DE LA BASE AEREA DE MORON CON EL F-5

Coronel Francisco González Gómez (1970-72).

Coronel Enrique Tapias Curbera (1972-75).

Coronel José Roa Lineros (1975-77).

Coronel Antonio Galbe Pueyo (1977-79).

Coronel Lucio Recio de la Serna (1979-81).

Coronel Rafael González-Granda Aguadé (1981-83).

Coronel Casimiro Muñoz Pérez (1983-85).

Coronel José Barroso Guerra (1985-87).

Coronel Fernando de Arteaga Dánvila (1987-89).

Coronel José Segura Velasco (1989-91).

Coronel Joaquín Sansano Samper (1991-).



con Fuerzas Aéreas extranjeras donde el reconocido nivel alcanzado incitaba a que muchos países solicitaran efectuar maniobras conjuntas con ellos. Así, los "Gallos" han volado por los cielos de Europa mostrando el buen hacer de los F-5 de Morón.

Por causas técnicas, casi todo el año 1989 los aviones permanecen en tierra sometidos a profundas revisiones e inspecciones, encaminadas a su modernización y optimización. Esta situación y la problemática derivada de las actuales necesidades presupuestarias aconsejan un replanteamiento del material aéreo y así, en octubre de 1992 se ordena la entrega de los aviones al Ala 23 donde continuarán prestando sus servicios. Para sustituirle, se dota a nuestra Unidad con material E-25, siendo este momento el final de la permanencia del F-5 en Morón tras más de 22 años de intenso servicio.

El E-25 vendrá a ocupar el hueco dejado por los F-5 hasta tanto se asigne otro avión al Ala 21 para seguir cumpliendo su misión.

En estos veintidós años se han efectuado 110.000 horas de vuelo, que supone un altísimo nivel, teniendo en cuenta los periodos de inactividad de la Unidad debido a las causas anteriormente expuestas.

#### FALLECIDOS EN ACTO DE SERVICIO CON EL F-5 EN MORON

Comandante Teófilo Alvarez del Amo.

Capitán José L. Moneva Pérez.

Comandante Fernando Valero Avezuela.

Capitán Sergio Durán Montero.

Teniente Luis Orcajo Velasco.

Capitán Miguel A. Garrote González.

Teniente Antonio Gil Miguel.

Solo el paso del tiempo ha podido con los bríos de nuestro F-5 que durante tantos años ha soportado la tensión y fatiga de miles de misiones y por lo que, debido al inevitable ciclo vital, ahora exige su relevo.

El Ala 21 tendrá siempre una deuda de gratitud con este avión por sus buenas maneras, su buena gobernabilidad a pesar de lo complejo de sus sistemas, y el reconocimiento de tantos y tantos pilotos formados en él y que actualmente engrosan las filas de nuestras unidades donde, gracias a los conocimientos y experiencia adquiridos, se ponen cada día a los mandos de otros "hermanos mayores" que la actual tecnología aeronáutica nos brinda y las necesidades del Servicio demandan.

El F-5, "caza de la libertad", tendrá en esta Base Aérea erigido un monumento como símbolo de nuestro reconocimiento y presencia viva de veintidós años de nuestra Historia. ■