

La vuelta del *F-104* al Ala 12

LUIS FERNANDO GARCÍA-MAURIÑO ESPINO
Coronel del Ejército del Aire



Formación de cuatro F-104G. Probablemente del año 1965 ya que todavía llevan la matrícula americana y solo dos de ellos llevan el numeral de fuselaje español. (Imagen: SHYCEA)

Desde primeros de octubre de 2017, muchos visitantes de la base aérea de Torrejón se quedan sorprendidos al ver un viejo F-104 con distintivos de la Fuerza Aérea griega aparcado en la zona de plataforma asignada al Ala 12. Algunos tienen la suerte de encontrar a alguien a mano a quien preguntar, pero para todos los demás, he aquí la historia.

EL AVIÓN

El F-104 Starfighter es un hermoso diseño del afamado ingeniero aeronáutico de Lockheed, Kelly Johnson, creador también de aviones emblemáticos como el U-2 o el SR-71. En diciembre de 1951, visitó a las Fuerzas Aéreas estadounidenses desplegadas en Corea. Los pilotos que operaban el F-86 Sabre

le hicieron recomendaciones para obtener un caza de muy alta velocidad que pudiera superar completamente al rival de la época: el MiG-15. El resultado de estos requerimientos fue el F-104, cuyo primer vuelo se realizó en 1954¹.

Este precioso avión, cuya imagen tenemos muchos grabada en la mente recordando las escenas del vuelo de Chuck Yeager en la película *Elegidos para la gloria*, estuvo en servicio en muchos países, entre ellos España.

EL F-104 EN ESPAÑA

Como parte del Programa de Ayuda Militar americana para España, fruto de los acuerdos de cooperación firmados entre ambos países en 1953, el Ejército del Aire recibió, en 1965, 21 aviones F-104: 18 cazas y tres bipla-

zas. Estos aviones llegaron por vía marítima al puerto de Rota en diversos lotes, durante ese año, de enero a junio. Entre ellos estaba el 63-13643.

Realmente, solo veinte aviones eran de ayuda americana. El vigésimo primero, un biplaza², fue adquirido por el Ejército del Aire en lugar del simulador, que estaba previsto en primera instancia. Al final de su servicio en el Ejército del Aire fue vendido a Turquía.

Estos 21 aviones fueron operados por el Ejército del Aire entre junio de 1965 y mayo de 1972. Estuvieron integrados en el Ala de Caza número 16³ como 161 Escuadrón y, luego, en el corto periodo en el que desaparecieron las alas en el Ejército del Aire⁴, como 104 Escuadrón, dependiente del Mando de la Defensa Aérea.

Los F-104 realizaron 17.707 horas de vuelo. En este tiempo no tuvieron ningún accidente, lo cual es digno de reseñar si se considera la triste suerte que tuvo en otros países, especialmente en Alemania donde la Luftwaffe perdió 292 aviones con 115 pilotos fallecidos a lo largo de 30 años de operación.

Para aquel lector que quiera saber más de la historia del F-104 en España, le recomiendo los artículos aparecidos en las revistas *Aeroplano* número 3 (año 1985) y número 33 (año 2015).

EL AVIÓN 63-13643: NACIMIENTO Y JUVENTUD

El avión F-104G, con número de construcción 683D-6092, fue fabricado bajo licencia por Canadair en Montreal (Canadá) y voló por vez primera el 30 de noviembre de 1964. El 27 de enero de 1965 fue entregado a la USAF, recibiendo el número de matrícula 63-13643, que no llegó a usarlo nunca pues estaba destinado a ser empleado por el Ejército del Aire como parte del Programa de Ayuda Militar. El 6 de junio de 1965 llegó al puerto de Rota. Una vez revisado y preparado para el vuelo, voló a la base aérea de Torrejón, siendo entregado al Ejército del Aire el 25 de julio de 1965, que lo matriculó como C.8-12.

Durante los siete años de operación en el Ejército del Aire cambió varias veces de numeral⁵, fruto de diversas modificaciones organizativas. Así, al comienzo operó integrado en el 161 Escuadrón como 161-22. En noviembre de 1967, el 161 Escuadrón pasa a denominarse 104 Escuadrón por lo que el numeral varía a 104-22. En 1968, recibe el numeral 104-12 que mantuvo ya hasta el final.

Junto con sus veinte compañeros estuvo operando hasta el 31 de mayo de 1972. El 14 de junio de 1972 fueron devueltos a la USAF en un acto que estuvo presidido por el jefe de la USAFE y el ministro del Aire, Julio Salvador y Díaz-Benjumea.

La USAF cedió diez aviones a la Fuerza Aérea turca y otros diez a la Fuerza Aérea helena. El avión F-104 63-13643 fue asignado a los griegos.

EL AVIÓN 63-13643: MADUREZ Y MUERTE

Con la Fuerza Aérea helena estuvo integrado en el 335 Escuadrón desde el 16 de junio de 1972 hasta el 20 de

mayo de 1992, momento en que aterrizó en la base aérea de Agrinio para ser olvidado y desaparecer lentamente, como tantos otros aviones en todas partes del mundo que un día surcaron orgullosos los cielos.



Descarga de uno de los F-104 para el Ejército del Aire en el puerto de Rota (1965). (Imagen: SHYCEA)



Acto de devolución de los F-104 a la USAFE el día 14 de junio de 1972. Obsérvese el C.8-12, numeral 104-12, al fondo. El mismo avión que ha vuelto al Ala 12 45 años después. (Imagen: SHYCEA)

EL RESCATE

Pero el 63-13643 tuvo suerte. O la tuvimos nosotros, según se mire.

En el año 2013, personal del Ala 12, amante de la historia de la unidad, se interesó por el destino de aquellos F-104 que un día contribuyeron a impulsar el desarrollo del Sistema de Mando y Control Aéreo moderno y eficaz del que ahora están dotadas las Fuerzas Armadas españolas. Descubrieron que todos estaban ya fuera de servicio: algunos destruidos, otros utilizados como monumento y muchos amontonados como chatarra, pero entre todos ellos había uno que parecía razonablemente entero: el 63-13643.

Así, en noviembre del 2016, el Mando Aéreo General (MAGEN) autorizó la realización de una visita inicial a la base aérea de Agrinio para preparar la operación de traslado a España del avión. Este equipo de dos personas del Ala 12 determinó los medios que resultaban necesarios y elaboró una propuesta para proceder a su traslado a España.

Basándose en el informe emitido por el Ala 12, el MAGEN determinó como mejor opción el traslado por vía terrestre y solicitó al JEMA autorización para proceder y coordinar con las autoridades de la Fuerza Aérea helena. Todo parecía inminente, pero había algo inquietante que hubo que resolver y demoró todo el plan unos meses.

titución del avión a su estado estructural original. En septiembre se obtuvo dicha autorización.

EL TRANSPORTE

Una vez que se dispuso de un objetivo concreto, de un plan claro y de los recursos necesarios el MAGEN autorizó la operación de traslado.

El domingo 24 de septiembre se trasladaron en avión comercial cinco miembros del Ala 12 que componían el equipo técnico y dos personas más, una del Ala 12 y otra del Museo del Aire, que componían el equipo «arqueológico». Los primeros tenían como misión desmontar el avión y prepa-



Personal desplazado a la base aérea de Agrinio para el traslado del avión 63-13643 a España. (Imagen: Juan Manuel Gracia Agueda)

La unidad propuso al mando solicitar a la Fuerza Aérea helena la donación de este avión para ser empleado como avión histórico en el Ejército del Aire. Esta propuesta fue aceptada por el mando, que envió una carta en octubre de 2013. Poco después se recibió una respuesta afirmativa.

Algunos problemas administrativos y la vorágine de las urgencias del día a día impidieron impulsar eficazmente este proyecto, pero en verano de 2016 la unidad contactó con la agregaduría española en Atenas y mantuvo, desde ese momento, una atención constante que permitió resolver todos los pequeños problemas que separaban el deseo de la acción.

Cuando el equipo del Ala 12 realizó la pre-visita, observó que algunos elementos del 63-13643 se encontraban muy deteriorados o, simplemente, faltaban. De modo que insinuaron tomarlos de otros aviones que se encontraban también de baja y en aún peor estado o, incluso, elementos sueltos que estaban por allí acumulados. Sin embargo, la respuesta difusa obtenida daba a entender que solo les facilitarían el avión en cuestión, y punto.

Así que hubo que realizar algunas gestiones más para solicitar y obtener autorización de las autoridades griegas por acceder a todo elemento adicional que fuera necesario asegurando la res-

tarlo para su montaje en los camiones enviados desde España. Los segundos tenían como misión asegurar que se traían los elementos adicionales necesarios para garantizar la restitución completa del avión.

Este segundo equipo, tal y como se esperaba, se encontró con un veto local a coger cualquier elemento adicional que no fuera exclusivamente el avión. Dicha dificultad quedó eliminada en el instante en que mostraron la carta escrita en griego del Estado Mayor heleno que lo autorizaba. Dicha previsión fue muy afortunada dado el estado general del avión que obligó a tomar bastantes elementos de otros aviones allí depositados.



Descarga del F-104 63-13643 en el hangar 1 del Ala 12 el 9 de octubre de 2017. (Imagen: Juan Manuel Gracia Agueda)

Los medios terrestres necesarios llegaron según el plan previsto en dos oleadas: el primer camión plataforma, con el equipo y herramientas necesarias, el mismo domingo en el que llegaron los equipos técnico y arqueológico; los otros dos camiones, el miércoles 27 de septiembre. El jueves, también como estaba previsto, comenzó el montaje del avión en las distintas plataformas, que quedaron listas para su traslado a última hora del viernes. El domingo se recuperó por vía aérea el equipo técnico (el equipo arqueológico lo había hecho el miércoles) y el lunes por la mañana el convoy inició el regreso a España por carretera y, en algunos tramos, por vía marítima.

El transporte terrestre fue encomendado al Grupo de Automóviles del MAGEN, que lo realizó con brillantez. Estoy seguro de que esa operación da para un artículo, pues se trató de un transporte complejo, que requirió de un planeamiento detallado, tanto por el apoyo logístico requerido como por la coordinación necesaria.

Y parece ser que la ejecución también fue interesante desde un punto de vista humano.

EL AVIÓN 63-13643: APOTEOSIS

Este avión, pintado de griego en el momento de escribir estas líneas, fue⁶ primero español, luego griego y, ahora, español de nuevo. No es un F-104 cualquiera: es el n/s 63-13643 y sirvió al Ejército del Aire entre julio de 1965 y mayo de 1972, con matrícula C.8-12 y numerales 161-22, 104-22 y, finalmente, 104-12.

En los primeros meses de 2018 volverá a lucir el esquema de pintura con el que operó en el Ejército del Aire y, si Dios quiere, permanecerá para siempre en el Ala 12 como recordatorio permanente de los hombres y mujeres que lo operaron y que con su esfuerzo contribuyeron a crear el Ejército del Aire al que ahora otros servimos.

El Ala 12 conserva impecables un ejemplar de cada uno de los aviones de combate que ha operado a lo largo de su historia: el F-86F, el F-104G, el

F-4C y el RF-4C. De este modo, cuidando con celo su pequeña historia, contribuye a la historia colectiva del Ejército del Aire y de España.

C.8-12, bienvenido a casa. •

NOTAS

¹Prototipo XF-104 Starfighter, 53-7786, primer vuelo de prueba el 4 de marzo de 1954 en la base aérea de Edwards por el piloto de pruebas de Lockheed Anthony W. LeVier (Fuente: www.lockheedmartin.com).

²El biplaza adquirido directamente por el Ejército del Aire a Lockheed fue el 65-9415 (número de la USAF), 583C-5529 (número de construcción), y fue matriculado inicialmente como CE.8-3 y, posteriormente, CE.8-23, con los numerales siguientes: 161-03, 104-03 y 104-23.

³El Ala de Caza número 6 cambia de denominación a Ala de Caza número 16 el 01 de abril de 1965, un mes antes de la llegada de los F-104.

⁴El periodo en el que las alas dejaron de existir fue desde 1967 a 1970.

⁵Codificación que se pinta en los laterales del fuselaje y que sirve para identificar al avión. No tiene por qué coincidir con la matrícula, que va pintada en el estabilizador vertical.

⁶El verbo ser se emplea aquí en sentido figurado, pues este avión fue siempre y sigue siendo propiedad del gobierno americano, si bien está cedido su uso para exposición estática y dispone de la preceptiva Licencia de Último Usuario en vigor.

«Un día cualquiera entre viaje y viaje recibo una fabulosa noticia: había sido nombrado para formar parte del viaje internacional rumbo a Grecia y que tenía por misión recuperar un Lockheed F-104 Starfighter G12 en poder de la Fuerza Aérea de Grecia y que estuvo de servicio en el Ala 12 hace cuarenta y cinco años.

Tras ser nombrado todo el personal que llevaríamos a cabo la misión de traer de vuelta al F-104 al Ala 12 en Torrejón de Ardoz, llega uno de los momentos vitales de tal operación, y para la cual no se puede contar con todos sus integrantes, ya que los viajes y servicios son tan continuos en el GRUAUT que la tendrán que llevar a cabo los miembros disponibles, bajo la supervisión del jefe de convoy, que en este viaje recayó en el sargento Jairo Pérez Suárez.

Este paso de vital importancia para el éxito de la misión no es otro que la preparación del viaje, el cual consiste en estudiar cada etapa del trayecto y los puntos conflictivos, ver todo el material que puede ser necesario ante las posibles adversidades, gestionar lugares donde descansaremos nosotros y nuestros vehículos y que el plan sea perfecto para que no haya ningún contratiempo que pueda poner en peligro o varíe un plan establecido y ajustado a cada uno de los días que pasaremos fuera de nuestro hogar, a miles de kilómetros.

Para el transporte del F-104 se estimó que serían necesarios tres vehículos articulados y diverso material como cunas y estructuras metálicas para aprovechar bien el espacio disponible de los vehículos y así lograr que las piezas del avión se pudieran transportar de manera compacta y segura.

Uno de los tres vehículos que formaban la expedición se anticipó al resto para proveer de los materiales y herramientas necesarias para el despiece del F-104 que los mecánicos del Ala 12 pudiesen necesitar; desmontaje indispensable para poder introducir en los vehículos las piezas de mayor tamaño, como los planos, y permitir su transporte de acuerdo con las medidas legales de la Unión Europea.

El viaje internacional con llegada al Aeródromo de Agrinio tuvo su paso por diversos puertos donde hicimos uso de varios ferries, tanto a la ida como a la vuelta. El primer trayecto desde el puerto de Barcelona hasta el puerto de Civitavecchia, en Italia, y el segundo desde el puerto de Brindisi, también en Italia hasta el puerto de Igoumenitsa, en Grecia.

Un largo trayecto donde pudimos apreciar las diferencias con nuestro país en cuanto a carreteras, costumbres..., diferencias muy notables para alguien como yo que apenas había llegado hasta Portugal antes de embarcarme en tal aventura.

Debido a los horarios del ferri, uno de los trayectos tuvo lugar en mitad de la noche, donde el reducido tránsito de vehículos como el buen estado de la casi totalidad de las carreteras, así como de una buena orientación hicieron que el tiempo en la ruta fuese el indispensable, cumpliendo en todo momento con los objetivos marcados.

Tras varios días en el aeródromo de Agrinio, trabajando codo con codo con el personal del Ala 12, comprobando dimensiones y la forma de realizar la carga de la forma más segura y en las mejores condiciones, recibimos a nuestros compañeros, que por supuesto pasaron por la misma odisea de viaje que habíamos tenido que pasar nosotros. Para finalmente encontrarnos en Grecia y empezar a realizar las labores de carga, en las que la implicación de nuestros compañeros del Ala 12 fue ejemplar, haciendo gala de su buen hacer.

Hubo un gran compañerismo entre las dos unidades y un ambiente de trabajo extraordinario por el cual se pudo lograr un exitoso regreso a España, llegando a Getafe y posteriormente a Torrejón con todas las piezas del F-104 y su fuselaje en perfectas condiciones; el deber estaba cumplido y la experiencia había sido extraordinaria.

Después de unas largas jornadas, llegábamos algo cansados, y es que el viaje había sido cuando menos extraño, rodeados de camioneros albanokosovares gritando y bebiendo como si no hubiera un mañana. Un "cruce" al que no recomendaríamos llevar a su mujer e hijos, desde luego. Pero bueno ya habíamos llegado a Grecia; era de madrugada y todavía nos quedaba un largo recorrido por las carreteras griegas hasta llegar a nuestro destino Stritiotiko Aerodromio Agrinio donde nos esperaba nuestro querido F-104. Pasaban las cinco de la madrugada cuando entrábamos en la base y allí estaba el personal griego esperándonos con los brazos abiertos, poniéndose a nuestra disposición y ayudarnos en todo lo que estuviera a su alcance.

La primera parte del viaje estaba hecha, ahora faltaba cargar el F-104 y traérnoslo de regreso a España.

Después de unos días ayudando al personal del Ala 12 con las labores de despiece del avión, llegaron nuestros compañeros; la segunda tanda, formada por los sargentos Javier Dueñas Valero, David Fuentes García y el cabo Juan Pascual González Bibiloni, con sus respectivos camiones: uno abierto en el que se iba a transportar el fuselaje y otro cerrado en el que irían los planos y demás piezas del F-104.

La carga se dio bien, como no podía ser de otra manera, y es que con buenos profesionales bien se trabaja; solo faltaba traerlo de vuelta.

El viaje de vuelta se preveía con menos dificultades, y es que teníamos que deshacer el camino ya hecho, es decir, pasar por los mismos puertos y bases. Puntos siempre conflictivos; además esta vez ya estábamos toda la cúpula del GRUAUT juntos.

La primera parada, esta vez, era el puerto de Igoumenitsa, después de unas largas horas de espera, muy bien llevadas, por cierto, gracias a la policía griega, la cual tuvo un trato excepcional con nosotros, llegaba la hora de embarcar para dirigirnos rumbo a Italia.

Esa noche pernoctamos en nuestro "querido" Grimaldi Lines; desembarcábamos a la mañana siguiente en el puerto de Brindisi y ahora tocaba recorrer Italia de este a oeste. Después de algún problemilla con las autoridades italianas en el puerto, lográbamos empezar la marcha rumbo a Roma y es que llevábamos un avión de combate cargado en nuestros camiones y, claro, la expectación por parte de autoridades y curiosos era superlativa.

Llegábamos a Roma tras unas cuantas horas de conducción y ahora tocaba descansar. A la mañana siguiente y puesto que el barco no partía hasta bien entrada la tarde, "la cúpula" nos dirigimos hacer una visita turística por Roma, eso sí, expres, y es que no todos los días se pasa por una de las ciudades con más historia del mundo.

Después de una mañana agitada y emocionante, llegábamos otra vez a la base italiana Mario de Bernardi, donde teníamos los vehículos para ponernos otra vez el uniforme de trabajo y dirigirnos al puerto de Civitavecchia. Iba a ser nuestra última etapa por carretera fuera de nuestras fronteras. Llegábamos al puerto y, tras las horas de espera de rigor, embarcábamos con una sonrisa de oreja a oreja, y es que nuestra próxima parada sería Barcelona, es decir, nuestra querida España».

JAIRO PÉREZ GONZÁLEZ
Sargento del Ejército del Aire
GRUAUT