



HOMENAJE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A



AIRHISPANIA

MOJADOS LE83
DONDE RUGEN LAS FIERAS

DISTINCIÓN JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A
BONUM MERITI

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A
MI VIDA POR UN AVIÓN

HISTORIA ESCUADRILLA T-6 EN AIRHISPANIA
SALVE!, SALVE!, SALVE!, HONOR Y GLORIA

NORTH AMERICAN T-6 TEXAN
EL AVIÓN QUE ENSEÑÓ A VOLAR A GENERACIONES EN ESPAÑA

SUMARIO

INTRODUCCIÓN VUELA ALTO, COMPAÑERO	03
AGRADECIMIENTOS TODA LA FAMILIA DE AIRHISPANIA	04
CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN	05
DISTINCIÓN JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A BONUM MERITI	19
HISTORIA ESCUADRILLA T-6 EN AIRHISPANIA SALVE!, SALVE!, SALVE!, HONOR Y GLORIA	20
NORTH AMERICAN T-6 TEXAN EL AVIÓN QUE ENSEÑÓ A VOLAR A GENERACIONES EN ESPAÑA	26
MOJADOS LE83 DONDE RUGEN LAS FIERAS	29



Vuela alto, compañero.

Vuela alto, compañero, fue la dedicatoria final mas usada por todos nosotros en los correos de contestación tras la triste noticia transmitida por su hijo **Kike Alonso AHS811E**.

El pasado día 4 de febrero de 2026, nos dejaba **José Manuel Alonso Marcili AHS554A**. No era uno más dentro de la familia **AirHispania**, era una persona que dejó una huella profunda en todos quienes tuvimos la suerte de compartir camino con el, aunque fuese breve.

Durante muchos años de dedicación y experiencia activa, fue un referente, un líder, y un punto de unión entre los diferentes sectores que componen **AirHispania**. Su capacidad para escuchar, conectar y guiar, convirtió cada proyecto en un espacio de colaboración y crecimiento.

Su liderazgo no se basaba únicamente en el conocimiento o la trayectoria —que eran amplios— sino también en la cercanía, la generosidad y la confianza que inspiraba en quienes le rodeaban y entrenaban con las **escuadrillas** en **AirHispania** todas las semanas.

Por todos es conocido su pasión por el **North American T-6 Texan**. No era solo un avión para él; era una ilusión constante, una forma de sentirse vivo. **Gracias J.M. por introducirlo entre nosotros.**

Cada semana se reunía con sus **compañeros de escuadrilla** para volar , compartir experiencias, aprender algo nuevo y, sobre todo, disfrutar juntos. Esos momentos hablaban mucho de quién era: alguien que encontraba alegría en el camino, que valoraba la compañía y que nunca dejaba de aprender.

Ese mismo espíritu —disciplinado cuando hacía falta, libre en su manera de sentir y profundamente cercano en el trato— era el que llevaba a su día a día. Así trabajaba, **así lideraba** y así conectaba con los compañeros de **AirHispania**.

Espero que este humilde homenaje quede guardado para siempre en los archivos y en el recuerdo, y mientras tanto, sigamos trabajando unidos, **su ejemplo seguirá volando con nosotros.**



Fernando Coro AHS417E

AGRADECIMIENTOS

Todos estos pequeños homenajes que se están organizando — y que permanecerán cada año — son posibles gracias al grupo de personas que ha colaborado generosamente, entregando su tiempo y dedicación.

GRACIAS A:

TODOS LOS COMPAÑEROS DE AIRHISPANIA QUE HAN VOLADO CON JOSÉ MANUEL, EN VUELOS VFR, ESCUADRILLAS O HANGAR HISTÓRICO, A LO LARGO DE TODA SU HISTORIA EN AIRHISPANIA.

**TODOS LOS COMPAÑEROS DE LOS T-6 QUE HAN VOLADO CON J.M.
ESCUADRILLAS ACTUALES: WILLY-CONDOR-GALLO-DRACO**



**ESCUADRILLAS ANTERIORES: AGUILA Y MURCIÉLAGO
HANGAR HISTÓRICO Y VUELOS EN FORMACIÓN**

Al STAFF de AirHispania, por su compromiso, disposición y dedicación en cada detalle de los preparativos y la organización de los homenajes.

Al grupo de EVENTOS-SUNDAYCOFFEE por la organización del homenaje y futuros eventos.

Agradecimiento especial a sus hijos, José Manuel y Kike Alonso Riquelme (AHS881E), por su disposición a compartir todo lo que tienen a su alcance para tener a su padre en el recuerdo.

Mi vida por un avión

Carta de José Manuel Alonso AHS554A

A continuación, podréis disfrutar -como lo he hecho yo- de una carta escrita por el propio **José Manuel Alonso AHS554A** durante su estancia en el **Aaiún**, en el **Sahara español en 1961**.

Sus hijos **José Manuel y Kike Alonso AHS811E** han querido compartirla con nosotros, ya que narra en primera persona un recuerdo contado desde el corazón, lleno de nostalgia por una época que lo marcó para siempre. El desierto, la juventud y la pasión por los **Norton Texan T-6**, se mezclan en una historia que no solo habla de aventura, sino de emociones, amistad y de ese pasado que nunca se olvida.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Esta narración es un hecho real que aconteció en mi vida y cuyo título resume un poco lo que sucedió un fatídico domingo, cuando regresábamos a casa, después de una de nuestras salidas de caza, por el desierto del Sahara español, al que considerábamos y sentíamos como nuestro. Era para nosotros algo muy especial.

Para situarnos, estamos en el Aaiún, capital del Sahara español, centro administrativo y de gobierno del territorio saharauí. Por cierto, añadiré que fue fundada muchos años atrás, por mi padre, Enrique Alonso Allustante, militar y saharauí hasta la médula. Dedicó su vida entera con gran pasión a una de las cosas que mas amaba, los territorios del Sahara y sus habitantes. Hablaba y escribía perfectamente el árabe. Su integración y comunicación con la población saharauí era total.



El Aaiún que yo conocí era una pequeña población de casas, todas con una media esfera o cúpula en el techo, pintadas de un blanco muy intenso. Tenía dos calles principales y coincidiendo con estas, numerosas travesías.

Sus dos principales plazas, eran la de España y la de la Iglesia, en la primera estaba el gobierno militar y en la segunda la catedral, precioso edificio blanco, de construcción muy singular y rodeando la pequeña ciudad se encontraban los diferentes cuarteles de varias de las armas del ejército español.

Vivíamos en el territorio desde muchos años atrás, en realidad desde muy críos. Éramos un grupo de amigos, todos hijos de oficiales del ejercito, “una pandilla”, como orgullosamente solíamos llamar a nuestro círculo y a los que el Sahara nos encantaba, sentíamos constante y muy profundamente su atracción e imperiosa llamada.



Una de las actividades de la “pandilla”, si no la más importante, era hacer frecuentes excusiones al desierto. Estábamos siempre ilusionados por esa aventura, lo llevamos en la sangre, jamás olvidaremos las tremendas sensaciones que nos transmitía, llenaba nuestro espíritu, y cuando volvíamos de él, éramos completamente felices, los comentarios sobre lo vivido nos duraban toda la semana.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Como decía más arriba, muchos fines de semana y de muy diversas formas, salíamos de viaje a “nuestro” desierto. Muchas veces de acampada, lo que suponía pasar alguna noche en él. Otras, de ida y vuelta en el mismo día, con lo que saciábamos un poco nuestro espíritu aventurero.

Para nosotros eran una autentica maravilla, aunque desde la distancia de los años, me doy cuenta de lo duras y sufridas que eran, de todas formas, ese era el reto y contábamos con nuestra plena juventud. Hay que aclarar que estas salidas las hacíamos a la edad de trece o catorce años.

*Lo primero, era la marcha hasta el punto de destino, a veces a pie, otras en bicicleta. Por ejemplo, al **oasis del Messéid** o a la zona de **cabeza de playa** a través de la cadena de dunas.*

Lógicamente hablo de distancias entre treinta y sesenta kilómetros, eran prácticas realmente agotadoras.



Cuando crecimos y fuimos un poco más mayores, más o menos dieciséis años, época en la que falleció mi padre, nuestros viajes eran en vehículos cuatro por cuatro. Hacíamos ya recorridos por el desierto de mucha más envergadura, casi siempre muy organizados en cuanto a equipo, planificación y con armas, ya que en muchas ocasiones íbamos de cacería de gacelas o javaras (ave que podría compararse con el urogallo).

El vehículo habitual en nuestras salidas era el Land Rover, y en nuestro caso particular nos lo solía ceder un conocidísimo y famoso oficial árabe, cuyo nombre era “el Caid Salah”. Era un jefe de harka o tribu saharauí, íntimo de mi familia. Mi padre y él sentían una gran admiración y respeto el uno por el otro, se trataban casi como hermanos. Una gran parte de la campaña de descubrimiento del Sahara la hicieron juntos, colaborando con mi padre, pero este es otro tema y largo, es posible que lo tratemos en otro capítulo.

Situados ya en tiempo y lugar, voy a narrar el hecho al que hace referencia el título y que comienza así:

¡Por fin!, ya es viernes, un viernes del mes de mayo de 1961, esperábamos este momento con ansiedad, minuto a minuto cada día durante toda la semana.

Sobre las ocho de la tarde, como solíamos hacer cuando íbamos a salir de caza al desierto, antes de retirarnos a descansar para el madrugón, repasábamos muy a fondo todo el equipo que necesitábamos, a saber: Land Rover normalmente descubierto, agua del radiador, combustible, tanque lleno y depósito auxiliar de gasolina, tiendas de campaña, cantimploras, petaca de agua de reserva para beber, comida fresca y en lata para dos días, armas limpias repasadas y engrasadas, cartuchería, más o menos treinta cartuchos por arma. Solíamos llevar dos carabinas marca Destróyer cuya munición era del nueve corto y el famoso mosquetón, un clásico para el tiro de precisión a distancia, con munición calibre 7.92, dos escopetas paralelas de cartuchos con postas, botiquín de urgencia, sacos de dormir, brújula y mapas, herramienta, cuchillos, rueda de repuesto, etc. Realmente íbamos muy preparados y completos.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Bueno, ya está todo repasado y en orden, bien ubicado y a prueba de los baches y saltos constantes que el vehículo dará durante el viaje. Ya estamos listos, Juan Luís y Eduardo, serán mis compañeros en esta salida.

Una vez todo en regla, guardamos el coche y nos fuimos a tomar unas cervezas, para comentar con detalle el viaje que habíamos decidido y planificado.

Nuestro proyecto era acercarnos hacia los llanos de Aulettis, a unos quinientos kilómetros del Aaiún. Terminamos nuestras cañas y nos despedimos para irnos a dormir, no sin antes fijar la hora de salida, que sería a las cinco de la madrugada.

Ya afloraban los nervios lógicos que siempre sentíamos antes de partir. A pesar de lo cual, lo cierto es que nos dormimos pronto y descansamos muy bien toda la noche.



A las cuatro de la madrugada suena el despertador, siempre he odiado su sonido, no puedo remediarlo, pero para mí es un mal necesario e imprescindible. Ya es sábado, caray que sueño, pero ... que ganas tenía de que llegara.

De todas formas, he de levantarme ya, a las cinco es la hora de salida, me doy una ducha rápida, y mientras lo hago, pienso que no volveré a sentir la placentera sensación del agua caliente y dulce cayendo sobre mi cuerpo, hasta la vuelta, dentro de dos días.

Me visto rápidamente y recojo la gorra, las gafas contra la arena y la siroquera, por si acaso. Ya estoy en tensión total, ... es la llamada de la aventura, nos pasa siempre que salimos. Nunca te acostumbras, te das cuenta qué vas a un medio totalmente inhóspito, en el que a pesar de todas las precauciones y previsiones que tomes, puede surgir algo que te lo complique y mucho. Sabemos que pasaremos un calor agobiante, de entre 50/55° y por las noches todo lo contrario, un frío espantoso, sobre todo hacia la madrugada.

Tremendas incomodidades, pero nada es capaz de frenar nuestro sentimiento de aventura, que es vivir el desierto. Nadie te quitará el placer que sientes al disfrutarlo a fondo y cuando regresas cansado, sucio, acalorado y de nuevo a la civilización, con las comodidades de la ciudad, la verdad es que no hay nada que se le pueda comparar.

No suelo, no me gusta, ni quiero ser pesimista, hasta ahora nunca nos ha pasado nada grave, lo cual te da una cierta confianza. Ya contamos con unas cien salidas a diferentes puntos del Sahara y nos consideramos unos "casi expertos". Pero, siempre me asalta un pensamiento y algunas dudas, sobre lo que nos podría pasar, no puedo evitarlo, me duran al menos cinco minutos antes de arrancar y salir.

Sabemos perfectamente que incumplimos todas las normas de obligado cumplimiento, dictadas por el gobierno general del Sahara para las salidas al desierto. Básicamente consistían en que estaba prohibido salir con un solo vehículo, han de ir siempre dos y uno de ellos con emisora de radio. Bueno, no quiero pensar más en eso, espero que todo nos salga bien y no haya percances, como casi nunca nos había sucedido.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Acaban de dar las cinco menos cuarto de la madrugada, ya han llegado Juan Luís y Eduardo, nos tomamos un último café y nos montamos rápidamente en el Land Rover. Es muy emocionante, siempre que salimos sentimos una gran ilusión, que se traduce en un cierto cosquilleo y temblor en todo nuestro cuerpo. Arrancamos el coche, en este primer tramo voy a conducir yo y nos dirigimos por el centro hacia la carretera del aeropuerto, para enlazar con la pista del Messeied.

Todavía es noche cerrada en la ciudad, me encanta el Aaiún a estas horas, me parece simplemente precioso. Está iluminado por algunas farolas y por la luz de la luna que se refleja con gran intensidad sobre todos los edificios completamente blancos. El cielo está totalmente estrellado y la atmosfera muy limpia. Hay un gran silencio, solo se oye nuestro motor y algún ladrido de algún perro que ha despertado a nuestro paso, también y muy suavemente, algunos de los grupos electrógenos que dan luz a la ciudad y a los cuarteles.

En nuestro camino dejamos a nuestra derecha la plaza de España. Vemos a los soldados de guardia, están vigilantes en las puertas del edificio del gobierno, hay luz en las oficinas del cuerpo de guardia. Giramos a la izquierda y dejamos el edificio del Banco Exterior a ese lado, llegamos al principio de la avenida de la aviación española, que también queda a la izquierda, vemos la residencia de oficiales del aire, donde vivo, y sin más, empezamos a subir la cuesta hacia el aeropuerto. Llegamos al alto de la Saguia el Hamra, y una vez rebasado el aeropuerto nos situamos en la pista hacia el Messeied.

Oímos algún que otro aullido de chacales y el clásico carcajeo de hienas que acuden a comer al basurero del pueblo. Al poco estábamos llegando al "fortín" de guardia por donde saldremos.

Aaiún esta rodeado en circulo de unos seis kilómetros de radio por unos edificios de protección, que en realidad son una torre con una cúpula en el techo y dos habitaciones bajo ella y que llamamos en términos coloquiales Fortín. Entre ellos, cerrando el circulo hay extendidas unas alambradas muy espesas de alambre espinoso para impedir el paso y que este se haga a través de los fortines de guardia. Durante la noche, las patrullas los recorren constantemente en toda la extensión de las alambradas, entre fortín y fortín. Si te descubren cerca de ellas te ordenan que digas el santo y seña, y si no lo sabes, cuando te dan el "alto quien va" tienes que tirarte al suelo y batir palmas hasta que te identifican, nosotros normalmente siempre lo sabíamos. Los fortines están equipados con ametralladoras Alpha y una patrulla militar de guardia mandada por un oficial.



Acabamos de llegar al Fortín que vamos a utilizar para salir de la zona protegida y estamos en el control. Los conocemos y nos conocen, charlamos con el teniente de guardia, con el que tomamos un café rápido y le comentamos (mintiendo claramente) que vamos al Messeid a acampar y que volveremos el domingo sobre las 8/9 de la noche. Se lo tragan, no sospechan en ningún momento nuestras intenciones reales y nos autorizan la salida, ya son las 5.30 de la madrugada. Si les hubiésemos dicho la verdad, que íbamos a Auletis, no nos habrían dejado pasar porque solo llevábamos un coche y ninguna emisora de radio.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Ya estamos en el desierto, rodando por la pista levantando una gran columna de polvo por doquier. A eso de las seis y veinticinco estamos ya próximos al Oasis del Messeied. Un rato después lo rebasamos y empieza el espectáculo del amanecer en el desierto, nos dirigimos por la pista de Smara, seguiremos por la bifurcación hacia El Guelta dejando Smara a nuestra izquierda.

*Sobre las nueve menos cuarto empezamos a oír lejanamente el característico ruido de motores de aviación, casi enseguida distinguimos a lo lejos, una escuadrilla en formación de dos **Norton***

***Texan T-6** en misión de vigilancia sobre el desierto. Despegan todos los días desde el Aaiún, y van hasta alguna parte de la frontera que se les asigne, reconocen el terreno, vigilando por si hay movimientos del ejército marroquí y vuelven a la base.*

Da la casualidad qué por mi afición a la aviación y a que vivo en la residencia de oficiales de este cuerpo, conozco prácticamente a todos los pilotos de los T-6 y saben cuando estamos en el desierto, porque en la mayoría de las ocasiones lo comentamos con ellos e incluso les indicamos en que zona es por donde estaremos.

Nos reconocieron, saben que somos nosotros, de pronto vimos como los dos, en perfecta formación, inician el descenso y nos dan dos pasadas a muy baja cota con las carlingas abiertas, todo un espectáculo, saludándonos con el brazo y alabeando las alas a derechas e izquierdas, señal clásica de saludo y despedida en aviación.

*Nosotros les correspondimos agitando con las manos nuestros turbantes, fue muy emocionante verlos e impresionante el potentísimo rugido de los motores de los dos **T-6** al terminar las pasadas y cuando iniciaban el ascenso de nuevo, nos sentimos muy alegres y satisfechos por su demostración.*

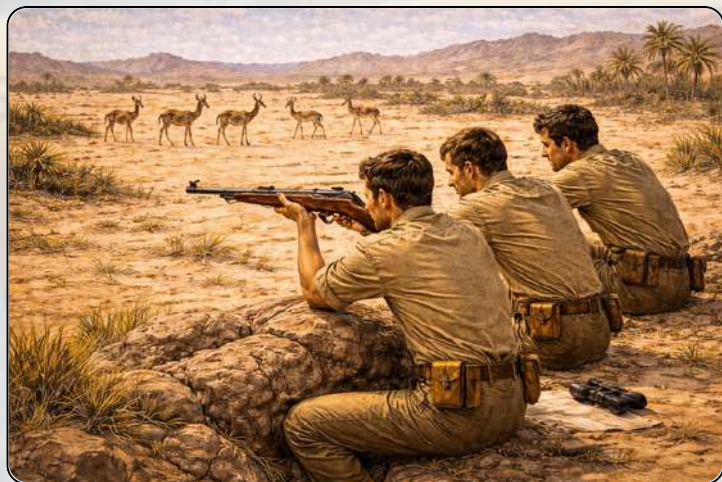
Cuando estás solo en el desierto, en medio de la nada, y ves que desde arriba te ven, te vigilan y te saludan, te llega y emociona. Cuando volvamos a casa lo comentaremos en la residencia y nos tomaremos unas cervecitas con ellos, mientras comentamos las fantásticas pasadas que nos dieron.

A la vuelta, por supuesto siempre esperan que les invitemos a comer la exquisita carne de gacela, es una de las grandes atracciones culinarias del Sahara.



CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Continuamos el camino, y transcurridas unas horas, divisamos con los prismáticos un grupo de seis gacelas. Eran dos hembras, dos crías, un macho joven, y otro muy grande y claramente viejo, ese era el que interesaba. Nos dirigimos hacia ellas, estaban aún un poco lejos, así que decidimos acercarnos muy despacio, en contra del aire y con el mínimo ruido posible, tratando de acercarnos a unos trescientos metros, y a vehículo parado, disparar con nuestro mosquetón un tiro de precisión y abatir al viejo macho. Se suponía que era nuestra cena, y el resto de ella para regalar a los primeros nómadas saharauis que nos encontráramos en nuestro recorrido, es lo que se hacía habitualmente.



Tuvimos mala suerte, de pronto nos detectaron y salieron corriendo a toda velocidad, así que abandonamos, no nos era posible alcanzarlas debido a que el terreno era muy abrupto y podríamos haber volcado si hubiéramos tratado de seguirlas a unos setenta kilómetros hora a través del desierto para aproximarnos a ellas y disparar con las escopetas paralelas. Por el momento nos quedamos sin cena a base de carne de gacela.

Mientras, el sol implacable calcinaba todo lo que no estaba a cubierto, parecía que estábamos dentro de un horno. A pleno sol era realmente difícil aguantar, menos mal que al moverse el coche corría el aire y podíamos respirar, era un gran alivio, aunque de aire caliente.

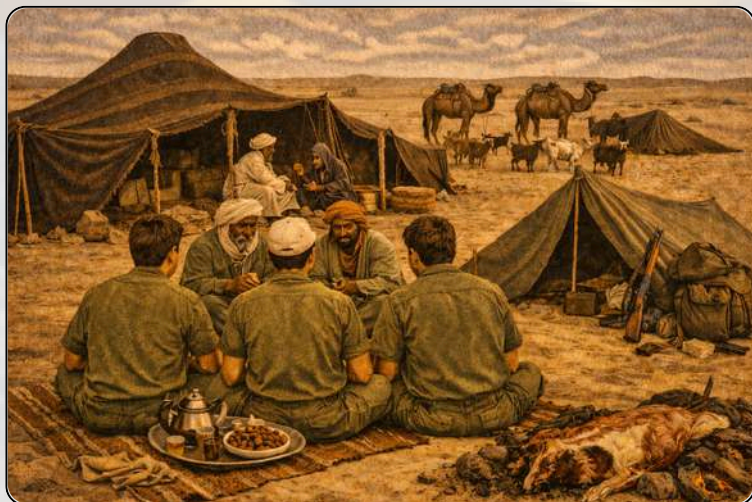
Continuamos hacia Aulettis levantando una enorme columna de polvo a medida que avanzábamos. Cuando reducíamos o casi parábamos, esa misma columna polvorienta nos sobrepasaba y nos cubría, así que teníamos que ir tapados con los turbantes sobre la cabeza y el rostro para poder respirar, dejando fuera solo los ojos. El polvo penetraba a través de la ropa y dejaba todo el equipo cubierto de un polvoriento color tierra.

Ya al caer la tarde estábamos próximos a los llanos, el terreno allí es muy liso, arcilloso, y permite que el vehículo se desplace velozmente. Al cabo del rato vimos tres gacelas y localizamos a un buen macho. A las hembras, en un código de buen cazador, no estaba permitido ni era lógico dispararles, pues muchas de ellas estaban preñadas, así que nos acercamos a toda velocidad, conducía yo y los demás estaban con sus armas preparadas para disparar, seguíamos al macho, este de pronto se apartó de las hembras, iba al máximo de su carrera, lo seguíamos a duras penas, el coche iba botando sin parar y lanzado a unos setenta kilómetros por hora campo a través, conseguí acercarlo a unos cincuenta metros, Juan Luis abrió fuego y lo abatió a la primera, dio un enorme salto y luego cayó al suelo quedando inmóvil. ¡Por fin tendríamos una rica cena a base de la exquisita carne de gacela! Después de recogerla, la limpiamos, le quitamos la piel y la preparamos para más tarde cenar.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Continuamos unos cincuenta kilómetros más y avistamos un asentamiento nómada o campamento, de varias "jáimas saharauis", con sus camellos y ganado. Nos acercamos a saludarlos y por si necesitaban algo. Como es su costumbre hicieron gala de su extraordinaria y gran hospitalidad, nos invitaron a té, pastas y dátiles, haciéndonos sentir que estábamos en casa, ya era tarde cuando terminamos, por lo que decidimos acampar allí mismo, en su compañía, les regalamos la mayor parte de la gacela, lo que nos agradecieron con sus sonrisas y el clásico "baracalofi" (gracias en árabe).

Descargamos el coche, montamos las tiendas, preparamos un fuego y el equipo para pernoctar. Mientras, el atardecer en pleno desierto se mostraba con todo su esplendor. El sol resplandecía parcialmente oculto con gran suntuosidad, y la línea del horizonte se cubría de múltiples franjas de nubes rojizas francamente espectaculares. Aunque nosotros lo hemos visto muchas veces, no te acostumbras, para todo el mundo es realmente grandioso.



Poco a poco iba cayendo el espectacular e indescriptible manto de la noche sobre el desierto, y la temperatura refrescó notablemente. No podíamos dejar de contemplar la plenitud del cielo plagado de estrellas, era tal su cantidad y la nitidez con que se mostraba que era realmente espectacular, encoge el espíritu, te sientes pequeño ante tanta enormidad, y no es fácil escoger un adjetivo concreto para definir tamaño espectáculo.

Aquella noche hubo fiesta en el campamento nómada, hicieron pinchitos morunos, té, y juntamos nuestras viandas con las de ellos, fue espectacular, cocinaron la gacela envuelta en una especie de tela, enterrada bajo la arena y el fuego encima, resulto exquisita. Disfrutamos de la cena y de su compañía, estaba todo francamente bueno. Esta gente es realmente excepcional.

Ya hacia la media noche, tumbados en los sacos, mirando al cielo, junto a nuestras tiendas y con la fogata encendida, conectamos la radio y escuchamos los famosos y fantásticos Fádos de la emisión de las doce de la noche en la emisora Nacional de Lisboa, era de las pocas que se podían oír allí. La calidad del sonido era extraordinaria, resultaba increíble. Todavía resuena en

mis oídos el sonido de la cálida voz del locutor diciendo "Boas noites, emitiendo para ustedes La Emisora Nacional de Lisboa en su programa en español de medianoche". El escuchar los melodiosos Fádos en medio del desierto y de su enorme silencio, os aseguro que suena a música celestial, no se olvida jamás y estás deseando que haya otra ocasión para volver a repetirlo o de que no termine.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Poco después, a dormir a pierna suelta y muy a gusto. El día había sido muy duro y estábamos realmente cansados, nos abrigamos bien en nuestros sacos para resguardarnos del frío de la noche y sobre todo del de la madrugada, en contraposición con el calor del día.

Nos levantamos sobre las seis y media para ver amanecer, que es el otro gran espectáculo del desierto, nos lavamos la cara procurando gastar lo mínimo de agua, desayunamos un café y unas tostadas hechas con lo que quedaba de la hoguera. Recogimos todo el equipo y lo acomodamos en el coche preparándonos para la vuelta.

Al rato, con todo cargado de nuevo en el Land Rover, nos despedimos de nuestros amigos los saharáuis, no sin antes dejarles una petaca de agua que debería de sobrarnos, así como casi todas las medicinas de nuestro botiquín, siempre les hace falta, les dijimos adiós con el famoso "Slama licum" "el Handulila", arrancamos el coche e iniciamos el regreso.



El desierto tiene una atracción especial, "es una enormidad dentro de la nada", en la que solo existe, más o menos accidentado, toda la extensión de terreno que puedas imaginar, pocas alturas y mucha arena sobre la zona de la cadena de dunas. No hay referencias de ningún tipo, pero te hacer sentir hasta lo más profundo la aventura de, sin desafiarlo, es imposible, echarle un pulso demostrándote a ti mismo que eres capaz de ello, y qué con las debidas precauciones, puedes cruzarlo sin problemas.

Hay quien piensa que el desierto es muerte y desolación, pero para mi, indiscutiblemente es vida. Es increíble que en un medio tan hostil y castigado por un sol abrasador puedan sobrevivir multitud de animales y plantas.

La idea era si encontrábamos alguna gacela, cazar una para llevarla a casa en Aaiún y tener su exquisita carne para la semana.

El viaje transcurría sin novedades, habíamos hecho ya de vuelta unos ciento cincuenta kilómetros desde el punto de partida, sufriendo el calor, los baches y el polvo, pero disfrutando del paisaje desértico, vimos algún avestruz, algún zorro, javáras, etc... y zonas de graáras, (vegetación típica del desierto, algunas muy altas, en las que durante la noche se condensa el vapor de agua y es de sus gotas de donde beben los animales).



CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Bien, pues aquí empieza lo fundamental o parte negra de la historia. Tal como digo, habíamos sobrepasado ya los ciento cincuenta kilómetros de nuestro punto de partida donde dejamos a los nómadas. Preparamos esta vez el trayecto de vuelta en el mapa “desierto a través”, calculando

los rumbos con la brújula, por tanto, no pasaríamos por las pistas, camino habitual. Juan Luis tenía prisa, y de esta forma, y con la intención de llegar antes, adelantábamos ahorrando varios kilómetros.

De pronto, al cabo de un rato, el motor del Land Rover empezó a ronronear de forma muy extraña, lo primero que miramos fue el indicador de gasolina y estaba correcto, pero nos dimos cuenta de que el indicador de temperatura estaba en el rojo y casi al mismo tiempo empezó a salir un espeso humo del capó del motor, dio unos cuantos tirones y se detuvo definitivamente.

Acababa de sucedernos, y por primera vez lo que en el fondo y sin comentarlo tanto temíamos. ¿Acaso por la mañana del día anterior tuve una premonición? El tema evidentemente claro es

que estábamos averiados en medio del desierto, en terreno de nadie, con poca agua y sin medios para comunicarnos, no teníamos ni remotamente la posibilidad de ir andando a ninguna parte.

Abrimos el capó, pero por mucho que revisamos e intentamos no pudimos solucionar la avería, estaba muerto, no había solución, la avería era grave. Ahora empezaba el ¿qué nos pasaría a nosotros?

Tomamos la única decisión posible, quedarnos allí a esperar, sin saber muy bien a que. No estábamos cerca de las pistas, por allí no pasaría nadie seguramente en mucho tiempo, pero la esperanza es lo último que se pierde.

Nos animaba la seguridad de qué al no volver el domingo por la noche, les extrañarían y nos echarían de menos, ya que mucha gente sabía que ese día, sobre las ocho de la tarde, teníamos que estar de regreso, y que al no volver a pasar por la entrada del Fortín que salimos, el teniente con el que tomamos café, al cambio de guardia del día siguiente informaría a su sustituto, bueno en eso pensábamos.



También los T-6 el lunes saldrían de patrulla e igual nos veían. ¿Podéis imaginar lo complicado que es en vuelo, ver en medio del desierto un coche color tierra?, es realmente difícil. Haríamos un fuego que lanzase mucho humo en cuanto escuchásemos algún motor de avión.

Llegó la noche del domingo y montamos las tiendas para dormir. Después de comer algo, seguimos comentando nuestro problema y las posibles soluciones que se nos ocurrían. Dormimos francamente mal, pues en esas situaciones la mente no deja de imaginar cosas y buscar extrañas ocurrencias. Así pasamos la noche

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Al día siguiente, con las tiendas y demás, montamos una especie de toldo como refugio para protegernos del sol, y un poco elevado para que nos hiciera sombra y pasara el aire por debajo, tratando de refrescarnos lo más posible dentro de aquel horno. Tuvimos la mala suerte que estábamos en un enorme llano totalmente calcinado por el sol, no se veía nada de nada en kilómetros a la redonda, ni siquiera graaras, no había nada de nada más que nosotros, nuestro averiado Land Rover y desde el, como un tejado las lonas que pusimos. Bueno eso sí, algún lagarto que otro. Estábamos muy atentos a cualquier ruido y mirábamos constantemente el horizonte en busca de alguna señal o columna de polvo que nos indicara que había alguien por allí.

Nos hartamos de estar siempre ojo avizor por si veíamos algún movimiento, pero nada, todo se había confabulado para que por allí no pasara ni un solo camello. Procuramos movernos lo imprescindible para ahorrar esfuerzos y sudar lo menos posible. Empezamos a racionar la comida, nos quedaban unas simples latas de sardinas y de jamón de York, por supuesto lo fundamental era el agua, y no teníamos demasiada, porque la petaca de reserva se la dejamos a nuestros amigos los nómadas, nos quedaban solo unos cuatro litros para los días que fuesen. Imaginar por un momento muertos de calor, sudando sin parar aún sin movernos casi, y bebiendo dos traguitos de nada cada hora más o menos. Fatal, se pasa realmente fatal.

Pasó entero el lunes y continuábamos en la misma situación, nada de nada y nadie por allí, pasamos el día, tumbados bajo la lona y tratando de no deshidratarnos. Nos intentábamos animar los unos a los otros contando chistes y comentando situaciones jocosas para hacernos reír.

Llegó al martes, día en que por la mañana se acabó definitivamente el agua y la comida a pesar del racionamiento, lo teníamos claro, si en dos días más no aparecía nadie, sin agua ni comida, mal asunto, empiezas a deshidratarte y se precipitan los problemas físicos bajo aquel calor extremo. Se nos acabaron los chistes y las bromas y empezamos a preocuparnos en serio.



Pasamos como pudimos el martes, lo malo es que sabíamos qué si no aparecía alguien con ayuda en un par de días más, comenzaríamos a tener problemas físicos muy duros, conocíamos otros casos de gente perdida en el desierto y cuantos días se puede aguantar sin agua, en realidad muy pocos. No podíamos hacer nada por nuestros propios medios más que esperar que alguien nos estuviese buscando, se siente una impotencia total.

Ponerte a recorrer el desierto andando y sin agua, era mortal de necesidad, separarnos lo mismo o incluso peor, porque si nos encontraba alguien luego tendría que ir a buscar al que había marchado andando, lo cual era muy difícil y problemático, no había otra posibilidad más que aguantar juntos y esperar a que alguien nos localizase, era lo único que podíamos hacer, esperar.

Veíamos pasar aviones de vuelos comerciales a muchísima altura, pero de alguna forma nos alegraba oírlos y contemplarlos, era como si nos dijeran “eh que nos estáis solos”, bueno era lo que queríamos imaginar, pero realmente, era eso exactamente, estábamos completamente solos.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Nos lo tomamos con mucha paciencia, la realidad es que muy poco o nada podíamos hacer, mas que tratar de aguantar al máximo, a eso se reducía todo.

Paso el miércoles y ya empezábamos a estar deshidratados, nos salieron algunas llagas en los labios, cada vez teníamos menos fuerzas, pero la determinación era tal, que teníamos que soportar como fuese el máximo de días posible hasta que alguien nos encontrara. No perdíamos la esperanza y teníamos la convicción de que nos estaban buscando. Suponíamos que desde el lunes, lo que no sabíamos a ciencia cierta es cuando dejarían de hacerlo y eso si nos preocupaba, porque teníamos muy claro lo difícil que es localizar a alguien desde el aire en el desierto.

El problema del agua era vital y la necesidad agudiza el ingenio, así qué como último recurso, se nos ocurrió quitar el tapón de debajo del radiador y con el liquido que salía, medio podrido y de un color tierra rojizo por el oxido, era realmente asqueroso, nos remojábamos sobre todo la boca.

Llegó el jueves y ya empezábamos a desesperarnos un poco, nos encontrábamos francamente mal, llevábamos ya dos días sin beber y sin comer. Había transcurrido casi la mañana, muy a duras penas, cuando en la lejanía nos pareció oír un zumbido, como de un motor que evidentemente parecía de un avión y daba la impresión por el ruido que no iba muy alto, lo malo es que, como todos sabemos, en el desierto los oyes a kilómetros y en numerosas ocasiones nunca los ves, pero poco a poco el ruido se hacia mayor, se nos agudizaron todos los sentidos, con lo que prestamos toda nuestra atención, prendimos rápidamente una hoguera con gasolina y con rastros que habíamos ido apilando para cuando se presentara la ocasión,

preparamos las lonas en el suelo para que un avión las pudiera ver, además empezamos a mover los brazos con las camisas a modo de bandera para que vieran, incluso desde lejos, que había movimiento.

Al cabo de un rato distinguimos dos T-6, luego supimos que eran del grupo que nos andaban buscando, vieron la hoguera y las lonas. Nos dimos cuenta de que nos habían localizado, porque de inmediato descendieron y se dirigieron directos hacia donde estábamos, nos dieron unas pasadas de reconocimiento e hicieron dos o tres círculos sobre nosotros, ¡Por fin!, estábamos salvados, los conocíamos de la residencia de oficiales, nos saludaban con la mano constantemente y al pasar bajo nos hacían la señal pulgar arriba, como diciendo, “tranquilos todo esta bien”.



CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

En medio del rugido de motores de los **T-6**, oímos débilmente el motor de otro avión, este también venía a por nosotros. Los pilotos de los **T-6** le habían avisado por radio y acudió al rescate, creo recordar que era una **Dórnier DO 27**. Los **T-6** habían reconocido el terreno y le indicaron una zona totalmente llana y limpia donde podría aterrizar. Dio varias pasadas de comprobación como asegurándose de que podría hacerlo y no tardo mucho en aterrizar. Corrimos los tres hacia el, era nuestra tabla de salvación, en cuanto el avión se detuvo, bajo uno de los pilotos, un teniente y vino hacia nosotros con dos cantimploras que nos entregó y de las que no dejamos ni una gota, nos abrazamos todos y les dimos las gracias efusivamente, estábamos muy alterados y emocionados.

Recogimos las armas y lo más importante y lo cargamos al avión, subimos a bordo y despegamos. Estábamos salvados, en poco tiempo una excelente y maravillosa ducha, agua y comida en abundancia, nos parecía un milagro.

No podréis imaginar jamás la sensación de alivio y relax que sentimos, cuando en vuelo veíamos pasar el desierto bajo nuestros pies. Nos íbamos a casa, menos mal, nos parecía increíble después de lo vivido. Los pilotos del aparato nos animaban y nos explicaban como se había organizado la búsqueda. Estaban rastreando el desierto por las rutas probables desde el lunes. Querían tranquilizarnos, porque veían lo mal que lo habíamos pasado.

Los pilotos de los dos **T-6** estuvieron pendientes de toda la maniobra y nos escoltaron un rato más en la vuelta. Mas tarde como su velocidad de crucero era superior y eran más rápidos, pusieron rumbo a la base, no sin antes hablar con nosotros por radio, para poder informar a su llegada de lo que nos había sucedido.

El oficial que estaba al mando de la escuadrilla nos dijo por radio, riéndose, que nos preparáramos que nos iba a caer un paquete de órdago, se había movilizado mucho personal para poder localizarnos y llevaban cuatro días buscándonos. Bueno, dijo, lo importante es que os hemos localizado y ya vais para casa. Por supuesto, nosotros estábamos encantados y nos dábamos por satisfechos cayera lo que cayera, nos habían salvado indiscutiblemente la vida.

La llegada al aeródromo del Aaiún fué espectacular, había mucha gente esperándonos, familia, amigos y militares, nos recibieron dándonos ánimo y alegrándose porque habíamos vuelto.



CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Nos llevaron al cuartel del aeropuerto donde nos duchamos, nos arreglamos, nos dieron comida, bebida e incluso nos prestaron ropa para cambiarnos, nos visitó el médico militar y de ahí nos llevaron al gobierno militar, donde nos cayó una seria y buena reprimenda por haber incumplido todas las normas que se dictaban, no por capricho, sino para salvaguardar la vida de las personas que se internaban en el desierto. Bueno, todo quedo en eso, en una buena y lógica bronca. Al final hasta el general que nos había reprendido seriamente, se reía viéndonos las caras que poníamos. La realidad es que éramos unos críos (yo tenía diecisiete años en ese momento), con mucho espíritu de aventura, pero inmaduros, con bastante lógica, pero al mismo tiempo con poco conocimiento.



Eso si, a pesar de lo ocurrido, amamos el desierto profundamente, siempre lo recordaremos, lo llevamos muy dentro de nosotros, no se olvida jamás.

Lógicamente, fuimos durante un tiempo la comidilla de todo el mundo, nos preguntaban constantemente que nos había pasado y como lo habíamos solventado. Todos querían saber todo sobre nuestra nefasta aventura.

Volvimos a salir al desierto, pero cumpliendo la norma, porque lo que hacíamos era enterarnos de cuando salía algún convoy y nos íbamos con ellos si solo teníamos un coche. En otras ocasiones que salíamos solos, siempre llevábamos dos coches y uno con radio. Nunca abandonamos nuestras salidas al desierto.



Con este artículo queda claro el título **“MI VIDA POR UN AVION”**. Además de mi enorme afición a la aviación queda demostrado que sigo aquí gracias a ella y en particular a un avión, que no podía ser otro que el **Norton Texan T-6 y sus pilotos**.

CARTA DE JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A MI VIDA POR UN AVIÓN

Aún ahora a mi edad y en la distancia que dan los años, echo de menos profundamente el Sahara, los saharauis y su desierto con un cariño muy especial y hay veces que me pesa su recuerdo y su ausencia. Sinceramente añoro Africa con toda mi alma, me emocionan tremendamente sus recuerdos, aunque comprendo que ya a estas alturas y a mis años, nada sería igual.

Aquello, desde que abandonamos a su suerte a nuestros amigos los saharauis, es completamente diferente. Siento que hemos traicionado a un pueblo que ama a España y con el que nos hermanamos, hospitalario, noble, leal, austero, ejemplar, que está profundamente enraizado en su hábitat, aunque sus condiciones de vida en él, para nosotros sean terribles. A pesar de nuestro traicionero abandono y entrega a su enemigo natural, Marruecos, los saharauis siguen amando profundamente a España y a los españoles. Así se demuestra la grandeza de un pueblo al que no supimos corresponder y del que no nos merecemos que nos consideren sus hermanos.

Su vida es tranquila, relajada y su felicidad es la carencia de necesidades y la intensa aventura de sus nómadas vidas, recorriendo sin tregua el desierto de pozo en pozo, en busca de agua y de pastos para sus ganados de cabras y camellos, vital para la vida allí, encontrándose muchas veces con algunos de esos pozos completamente secos.

Es gente muy adaptada al medio, y que saben aceptar con una sonrisa la mayoría de lo que para nosotros serían serias calamidades. Ellos con su rostro sonriente dicen Handulilah, que significa gracias a Dios o lo que Dios quiera y se conforman rápidamente.

Ya no es nada igual, creo que, si volviera, aunque recordaría muchas de las situaciones que viví en aquella época, también es cierto que no me gustaría lo que viese.

Esta dominado ahora todo por la tremenda y férrea dictadura marroquí, que se apropió del territorio con nuestro consentimiento. Es terrible lo mal que se lo hacen pasar a los muy pocos y pobres saharauis que quedan y viven en las afueras o alrededores de las ciudades, practicando lo único que les permiten el chabolismo, repudiándolos y presionándolos constantemente, en realidad lo que buscan es borrarlos del mapa, de aquello que siempre ha sido su amada tierra.

Aproximadamente un año y medio después del hecho narrado, volé a España de nuevo para desde ella incorporarme a mi otro destino, Guinea Ecuatorial, donde estuve hasta que fuimos expulsados después de la Independencia, y de la que tengo también recuerdos y aventuras muy impactantes que podría contar, pero eso es otra historia.

No he vuelto a pisar el Sahara desde entonces. Desde que regresé a España definitivamente, procedente de Guinea en el año 1969, jamás he vuelto a nuestros antiguos territorios de África. Casi treinta años en ellos marcan definitivamente la vida, pero me quedan cuantiosos recuerdos y la añoranza, que para mi es muy profunda e intensa, no pasa un día que no lo recuerde y sé que me acompañaran y viviré con ellos hasta el final de mis días.

Aquí cuadra perfectamente, a nivel de sentimientos, la famosa frase de la película “Esplendor en la hierba”, que decía: “Aunque el esplendor de la hierba haya pasado, no hay que desesperar, porque su belleza persiste en el recuerdo” y eso es exactamente lo que me sucede a mi. Espero que os haya gustado el relato que, por cierto, es auténtico.

1961 a 2026, es decir 65 años después.

José Manuel Alonso falleció el miércoles 4 de febrero de 2026 en Denia.

****NOTAM****JOSÉ MANUEL ALONSO MARCILI
AHS554A**DISTINCIÓN BONUM MERITI**

En reconocimiento a su dedicación ejemplar, a su compromiso constante y a la huella que deja en nuestra Compañía, el Staff ha decidido concederle, a título póstumo, el pasador **"Bonum Meriti"** a nuestro compañero **AHS554A José Manuel Alonso Marcili**.



Este distintivo se otorga únicamente a quienes, con su trabajo y su espíritu, contribuyen de manera extraordinaria al crecimiento y fortalecimiento de **AirHispania**. **José Manuel** encarnó plenamente esos valores, y su recuerdo permanecerá entre nosotros como parte esencial de nuestra historia.

Descanse en paz.

JOSÉ MANUEL ALONSO MARCILI
AHS554A**EVENTO INSTITUCIONAL
ANUAL VFR.**

Queda instaurado un Evento Institucional Anual en honor a **AHS554A José Manuel Alonso Marcili**, cuya memoria y legado permanecerán siempre en nuestra comunidad.



Este acto conmemorativo se celebrará cada año en el primer martes de febrero, como tributo permanente a su dedicación, compañerismo y contribución ejemplar a **AirHispania**.

BASE LE83 MOJADOS (VALLADOLID)**AERÓDROMO JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A**

EL Aeródromo LE83 Mojados en Valladolid, base de las **Escuadrillas T-6** de **AirHispania**, pasa a denominarse **Base LE83 Mojados Aeródromo José Manuel Alonso Marcili**, en honor a J.M, fundador de las Escuadrillas T-6 en **AirHispania**. AGRADECIMIENDO especial a **Chema, AHS9224 José M^a García** por este espectacular escenario.



ESCUADRILLA T-6

HISTORIA DE LA ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

José Manuel nos contaba que pasó 30 años en África y pudo vivir in situ esta clase de aviones, como el famoso **Norton Texan T-6**, el **DC-3** y el **Junker**, aunque él siempre fue un apasionado del **T-6**.

Respecto al **Norton Texan T-6**, J.M. decía, que fue el avión escuela en casi todos los países del mundo en sus academias militares. Intervino en numerosas contiendas mundiales, y en nuestro caso actuó con mucho éxito, como caza bombardero en Ifni y el Sahara, también en Guinea Ecuatorial en la época en que fueron provincias españolas.

-Es un avión con personalidad propia, es como una fiera y te hace sentir de todo. Cuando estas en cabina, solo el arranque ya es impresionante y el potente rugido de su motor causa mil sensaciones. Cuando comienza la carrera de despegue notas el tremendo empuje en tu cuerpo y en cuanto hace la rotación se eleva con una gran firmeza y majestuosidad, causando mil sensaciones al piloto que siente su potencia y maniobrabilidad. Siempre lo recordará.

Tuvo la gran suerte de haber volado muchas veces en África con el **Norton Texan T-6**, en la época de los 60/70, por lo que no dudó en crear las **Escuadrillas T-6** para volar en formación en **AirHispania**. Él, ya volaba en escuadrilla con el Flight Simulator 2000.

En 2007 habla con **José María Guglieri** para incorporar el **T-6** en la flota de la escuela. Era el **Norton Texan T-6** de la **Academia General Militar de España** destinada en **Guinea Ecuatorial**. El avión **T-6** era gratuito y se incorpora a la flota, pero solo lo vuela **José Manuel**.



ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

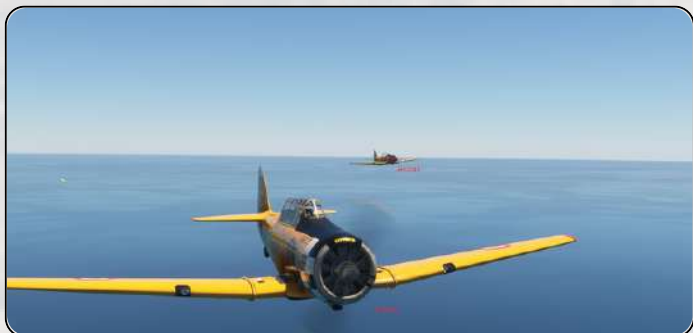
Se realizó en aquella época un evento a **Juan Antº. Padilla AHS6869**, y **José Manuel** estaba como alumno ATC en Granada. El evento era entre Granada y Almería, cuando de sorpresa, aparece un **T-6** pidiendo instrucciones ¿Quién era? era **Jordi Urgel AHS000A**. Le dijo que volarían juntos en formación ese día a Almería, y así fue.

Fue un vuelo fantástico que seguro que estará para siempre en la memoria de **José Manuel y de Jordi**, y también en la de **Enric Plana** y de todos los que estaban aquella tarde en Almería viendo como aquellos dos **T-6** volaban y rodaban en formación. ¡Que bonito! decía **José María Guglieri** al verlos rodar juntos por la plataforma.

Después de este comienzo, se decidió hacer las **Escuadrillas T-6**, alistándose en un principio **Jorge Fuentes y Carles Esteva AHS9370**, siendo estos cuatro los primeros integrantes y fundadores, y posteriormente **Sergio Vera, Jose Soriano, Gabby, Modest...**



Las escuadrillas estaban formadas por 12 o 14 pilotos, divididos en 4 miembros por escuadrilla. Uno e ellos es el lider. **Jose Manuel**, capitaneando el grupo, fue enseñando a todos y se encargaba de la formación de los líderes de cada escuadrilla. Fue un trabajo serio y laborioso, pues aparte de las prácticas, requería documentarse para el posterior estudio de todos los procedimientos.



Entrenamiento en San Javier

ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

ESCUADRILLAS TEXAN T-6



2007-2010
3º Aniversario

CORONEL JEFE DEL ESCUADRON T-6



ESCUADRILLA WILLY



ESCUADRILLA DRACO



ESCUADRILLA GALLO



ESCUADRILLA CONDOR



ESCUADRILLA AGUILA



ESCUADRILLA MURCIELAGO



AirHispania 10 Aniversario

rica de AirHispania: North American T6 Texan - EC-BUB (T6)



aciones

Concepto	Valor Ud.
VMO (velocidad máxima operación)	186 KIAS
VLE (velocidad máxima tren aterrizaje)	120 KIAS
VFE (velocidad máxima de flaps)	110 KIAS
VMC (velocidad mínima de control)	70 KIAS
V2 (velocidad de seguridad de despegue)	80 KIAS
Velocidad vertical máxima	5000 Ft/m
Velocidad vertical máxima en la toma	450 Ft/m
Velocidad horizontal máxima en la toma	90 KIAS
Angulo máximo de alabeo	80 °
Angulo máximo de cabeceo	45 °
G máxima permitida	5 G
MTOW Peso máximo al despegue	5617 Lb
MLW Peso máximo al aterrizaje	5617 Lb
Autorizada navegación GPS (Sin Titulación IFR)	NO
Autorizado Piloto Automático (Sin Titulación IFR)	NO
Autorizada compresión de tiempo:	NO
Penalización máxima permitida	2500 Pts
Titulación requerida	PPL VFR

Volver

ESCUADRILLA T-6

Actualmente operan **cuatro escuadrillas**, el nivel de vuelo ha mejorado notablemente, así como todos los añadidos y simuladores. Además del vuelo en formación —mucho más divertido que el vuelo en solitario—, se están orientando hacia la acrobacia, la escolta de aeronaves, las pasadas sobre pista y las roturas en exhibiciones, siempre con el querido **T6** y con otros aviones históricos como el **DC3**, el **Junkers** y otros que se irán incorporando, junto a reactores históricos como el **Sabre** o el **T-33**, y modelos más modernos como la **Pilatus** o la **Texan II**. Su objetivo es acercarse al espíritu de la famosa **Patrulla Águila virtual**.



A lo largo de estos años, han hecho varias quedadas, como **Madrid** a la **FIO**, **Reus**, **Sabadell**, **Salamanca**, **Denia**, **Requena** y **Valencia**, a la que vinieron de **AirHispania** cerca de unas 40 personas y en la que por sorteo volaron en el **T6 Jorge Fuentes** y en el **Saeta Enric Plana**.



Miembros de las Escuadrillas delante de un Norton Texan T-6



North American T-6 Texan

ESCUADRILLA T-6



Comida de hermandad en Madrid

Chema **AHS9224**, Fran Rodríguez **AHS719B**, Carlos Jurado **AHS749E**, José Manuel Alonso **AHS554A**, José Luis Martínez **AHS824E**, Oscar Santos **AHS814E**, Kike Alonso **AHS811E**



Encuentro Escuadrillas T-6 en la FIO Cuatro Vientos



Encuentro Escuadrillas T-6 en 2011

ESCUADRILLA T-6



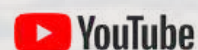
VIDEO
HOMENAJE J.M.ALONSO AHS554A



En Honor a José Manuel Alonso, líder de las Escuadrillas T-6



CANAL YOUTUBE
ESCUADRILLA T-6



NORTH AMERICAN T-6 TEXAN EL AVIÓN QUE ENSEÑÓ A VOLAR A GENERACIONES EN ESPAÑA

Entre los entrenadores clásicos, pocos han dejado una huella tan profunda como el **North American T-6 Texan**. En el Ejército del Aire voló bajo la designación E.16 y se convirtió en un “profesor” duro pero justo: noble, sí, pero incapaz de perdonar la falta de coordinación o el exceso de confianza. Su legado no se mide en victorias, sino en algo más difícil de cuantificar: pilotos formados.

De Santander al aula: la llegada del T-6 Texan

En el verano de 1954 España recibe un salto cualitativo para su enseñanza aérea. Los primeros T-6D desembarcaron en el puerto de Santander -con entregas que se completaron hasta alcanzar 60 aparatos- y pasaron rápidamente a la Escuela Básica de Matacán (Salamanca). Con ellos llega una idea muy moderna para la época: un entrenador avanzado robusto, capaz de endurecer la mano y el criterio del alumno.



Llegada de los T-6 al puerto de Santander en 1954



¿Por qué el Texan “enseñaba” tanto?

Parte del mito del T-6 viene de su equilibrio: suficiente potencia para equivocarte y aprender, pero no tanta como para enmascarar errores básicos. En el Texan se nota todo: el desliz de pies, la mano brusca, la falta de anticipación en la toma o el exceso de velocidad en final. Por eso los instructores lo apreciaban: obligaba a coordinar, a planificar energía y a volar con cabeza.

“Noble... pero no permite descuidos al alumno: realmente enseña.”

E.16: la etiqueta española

En España, el Texan fue conocido como E.16. Las fuentes lo sitúan primero en la Escuela Básica (Matacán) y más tarde en la Academia General del Aire (San Javier), donde viviría su última etapa operativa. Para el aficionado, ese código (E.16-xx) es una pista rápida: habla de una máquina pensada para formar, no para lucirse.

Del aula al desierto: el Texan en Ifni y el Sahara

Cuando estallan conflictos como Ifni y el Sahara, el T-6 Texan ya era un avión conocido por sus pilotos. Algunas fuentes divulgativas recuerdan que, al no poder emplearse determinados aviones procedentes de ayuda exterior, se recurrió a otros T-6 Texans adquiridos fuera, que podían operar armados con ametralladoras, bombas o cohetes. Más allá del detalle histórico, la idea es sencilla: el T-6 Texan no solo formó pilotos; también fue una herramienta útil en escenarios reales.

NORTH AMERICAN T-6 TEXAN

EL AVIÓN QUE ENSEÑÓ A VOLAR A GENERACIONES EN ESPAÑA

La gran despedida (1982)

El final de la vida en activo del T-6 en el Ejército del Aire se sitúa en 1982, con su último destino ligado a la enseñanza. Es un cierre coherente: el avión que había entrado para formar, se marchaba cuando la formación pedía otra generación de máquinas.

Un aparato, mil recuerdos: del 793 Escuadrón al museo

Pocos Texans españoles resultan tan “fotografiables” como los de librea de escuela: amarillo intenso, grandes numerales y la escarapela roja-amarilla que gritaba ‘instrucción’. Un ejemplo muy conocido es el T-6G E.16-90, con numerales 793-6, conservado en el Museo del Aire (Madrid). El 793 Escuadrón está muy ligado a la instrucción en la AGA, y sus marcas se han convertido en un icono para los aficionados.



T-6G E.16-90 / 793-6 en el Museo del Aire (Madrid).

También fuera de la enseñanza

Aunque la “casa” del Texan sea el circuito de instrucción, las reseñas de unidades del Ejército del Aire lo mencionan también en otros contextos. Por ejemplo, la historia del Ala 49 / RCC Palma señala que en 1968 se organiza la 518 Escuadrilla con el North American T-6 Texan, antes de la llegada de otros entrenadores. Para el lector aficionado es un recordatorio: un avión de escuela puede acabar sosteniendo tareas de enlace, adaptación o transición entre épocas.

El Texan como ‘monumento’

Muchos Texans acabaron convertidos en piezas de exposición, a veces en museos y otras en rotondas o accesos a aeródromos. En Santander, por ejemplo, una aeronave se exhibe en el entorno del aeropuerto como homenaje y recordatorio de aquella llegada de 1954.



Un T-6 expuesto en el entorno del aeropuerto de Santander Seve Ballesteros (Parayas).

Ficha para el aficionado

Más allá de variantes y detalles, el Texan se reconoce por su enorme motor radial y la cabina en tándem bajo una larga carlinga. En España coexistieron versiones de escuela (E.16) y versiones armadas (C.6) en determinados periodos y contextos.

Motor Pratt & Whitney R-1340 Wasp, 600 hp

Envergadura 12,81 m

Longitud 9,0 m

Velocidad máx. » 340 km/h

Techo » 7.540 m

Autonomía » 1.400 km

Plazas 2



NORTH AMERICAN T-6 TEXAN

EL AVIÓN QUE ENSEÑÓ A VOLAR A GENERACIONES EN ESPAÑA

Dónde verlo hoy

Museo del Aire y del Espacio (Madrid)

Ejemplares preservados; destaca el E.16-90 / 793-6.

Entorno del **aeropuerto de Santander**

Monumento/exposición que recuerda la llegada de 1954.

Fundación **Infante de Orleans** (Madrid)

Mantiene T-6 Texans históricos en vuelo en exhibiciones (según su colección).



En AirHispania

Los oirás rugir en Mojados (Aeródromo José Manuel Alonso AHS554A), en los entrenamientos de las Escuadrillas T-6, y en cualquier Evento de **AirHispania**.

El Texan como 'monumento'

Muchos Texans acabaron convertidos en piezas de exposición, a veces en museos y otras en rotondas o accesos a aeródromos. En Santander, por ejemplo, una aeronave se exhibe en el entorno del aeropuerto como homenaje y recordatorio de aquella llegada de 1954.



Un Texan en vuelo

Si quieres ir un paso más allá del museo, la Fundación Infante de Orleans (FIO) ha documentado la presencia de T-6 Texans en su colección y los ha mantenido en vuelo en exhibiciones durante años. Para el aficionado, escuchar un radial a baja altura es el complemento perfecto a la vitrina.



MOJADOS -AERÓDROMO JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A- DONDE RUGEN LAS FIERAS

El **aeródromo de Mojados (LE83)**, situado al sur de la provincia de Valladolid, es una instalación aeronáutica española poco conocida públicamente pero relevante para operaciones específicas, reflejando la evolución de la aviación regional y la adaptación de infraestructuras a necesidades concretas. Se trata de un aeródromo privado con infraestructura básica, ubicado en una zona de pinares y alejada del tráfico convencional. Cuenta con una pista principal asfaltada orientada aproximadamente norte-sur (18/36), de cerca de un kilómetro de longitud. Carece de torre de control permanente, servicios aeroportuarios tradicionales y sistema propio de información meteorológica, lo que lo sitúa fuera de la categoría de aeródromos convencionales. Las operaciones se realizan bajo reglas visuales (VFR), requieren coordinación previa y suelen apoyarse en la información meteorológica del aeropuerto cercano de Valladolid-Villanubla (LEVD).



El **aeródromo de Mojados** ha estado históricamente dedicado principalmente a operaciones forestales, funcionando como base para medios aéreos de extinción de incendios, especialmente relevante en una zona de pinares vulnerables durante el verano. También ha servido como apoyo para helicópteros de emergencias sanitarias y otras operaciones puntuales, consolidándose como una infraestructura logística más que recreativa o deportiva. Su origen se remonta a épocas anteriores, con referencias a su uso durante la Guerra Civil española, cuando fue habilitado como uno de los numerosos campos secundarios destinados a operaciones militares.

Con el paso de las décadas, muchos de estos aeródromos evolucionaron hacia usos civiles, forestales o agrícolas, mientras otros quedaron abandonados o redujeron significativamente su actividad. **Mojados** parece encajar en esta transición histórica, pasando de una función operativa más amplia a un uso especializado y esporádico.

Actualmente, la actividad en **LE83** se describe como limitada, con periodos de escasa utilización y un perfil operativo muy concreto. Este fenómeno no es exclusivo de **Mojados**, sino que forma parte de una tendencia más amplia dentro del panorama aeronáutico español, donde numerosos aeródromos secundarios han visto disminuir el tráfico general debido a cambios regulatorios, económicos y operativos. En muchos casos, estos campos sobreviven gracias a funciones específicas —extinción de incendios, emergencias, operaciones agrícolas o apoyo logístico— que justifican su mantenimiento.

Desde el punto de vista operativo, el aeródromo presenta particularidades que requieren atención por parte de los pilotos: su carácter privado implica autorización previa (PPR), el entorno forestal puede generar obstáculos naturales y condiciones aerodinámicas locales, y la ausencia de servicios permanentes obliga a una planificación cuidadosa.

Estas características hacen que **Mojados** se sitúe más cerca de la categoría de **base operativa especializada** que de la de aeródromo de aviación general al uso.

A pesar de su discreción, **LE83** representa un ejemplo significativo de cómo pequeñas infraestructuras aeronáuticas continúan desempeñando un papel esencial dentro del ecosistema aeronáutico regional. En un contexto dominado por grandes aeropuertos y tráfico comercial, instalaciones como **Mojados** recuerdan que la aviación también se sustenta en una red menos visible de campos secundarios que, aunque alejados del foco mediático, resultan imprescindibles para misiones específicas y para la resiliencia operativa del territorio.

MOJADOS -AERÓDROMO JOSÉ MANUEL ALONSO AHS554A- DONDE RUGEN LAS FIERAS

Mojados LE83 en AirHispania

Nuestro compañero **Chema, AHS9224 José M^a García** ha sido el creador de este fantástico escenario donde las **Escuadrillas T-6** de **AirHispania** tienen su base. El **Aeródromo LE83 Mojados** en Valladolid, pasa a denominarse **Base LE83 Mojados Aeródromo José Manuel Alonso Marcili**, en honor a **J.M AHS544A**, fundador de las **Escuadrillas T-6**.



VIDEO  **YouTube**



T-33 en la base de los T 6 Mojados LE83



AirHispaniaNews

NOTICIAS, EVENTOS, ANUNCIOS Y NOVEDADES MÁS RECIENTES

Edición y Redacción:
Fernando Coro AHS417E

**Para cualquier sugerencia sobre esta
publicación, por favor, contactar con
Fernando Coro AHS417E en el siguiente correo:**

ahs417e@gmail.com



AirHispaniaNews - N°9 febrero 2026