

# EN EL RECUERDO

JOSE CARLOS MATA GARCIA,  
*Coronel de Aviación*

**U**N viento ardiente, cruzado a la pista, recorría la gran plaza y golpeaba con violencia a los hombres y mujeres que se habían dado cita en la Base Aérea de Torrejón. Ante el Monumento a los Caídos, conmemoraban el trigésimo primer aniversario de aquella última tarde, junto al Mar Menor, en la que la Promoción, lanzando las gorras al aire, iniciaba su andadura profesional, con la guía individual de la propia conciencia.

Un altar de campaña, con el Redentor presente, estaba flanqueado, a la derecha, por los componentes de la Promoción, a la izquierda, por sus mujeres, con el encanto de su femenina delicadeza y cerrando el cuadro, la fuerza armada con sus mandos al frente.

Una alocución del Comandante de la Base, miembro de la Promoción exaltó el honor y el honor militar en toda su justedad, rigor y exigencia, con exacto y vibrante verbo castrense.

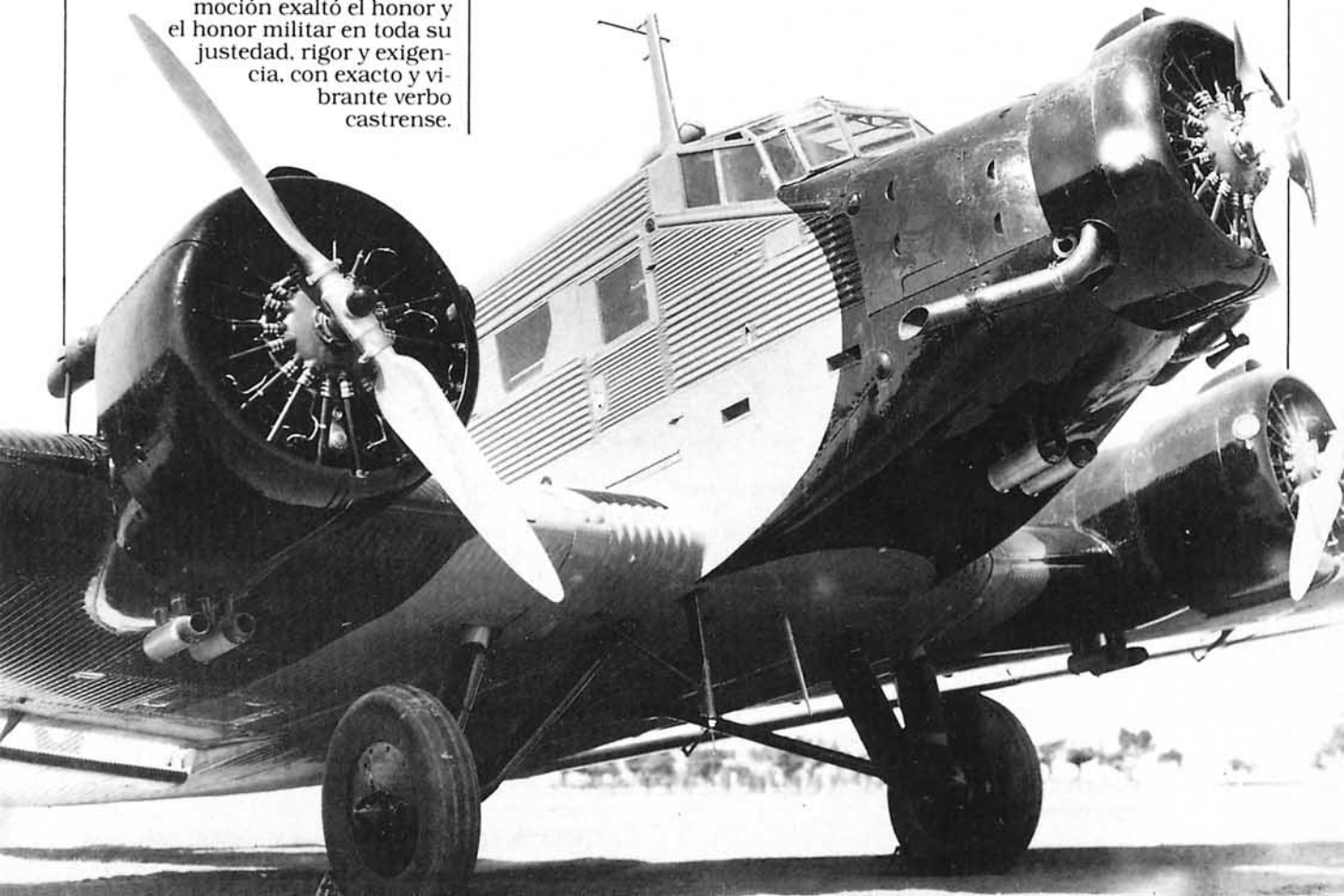
Antes o después, no recuerdo, pero sí dentro del acto militar, un marino, hijo de un caído de la Promoción y un mutilado, también de ésta, con el paso lento que se acompaña a los muertos en servicio, depositaron una corona en verde, rojo y gualda las cintas, ante la Cruz y la Virgen de los Caídos, mientras las notas musicales en creciente, belleza surgida del canto sin voz de la banda militar, atenazaban las gargantas con el recuerdo avivado de los idos para siempre.

Este momento único de oración y nostalgia me llevó muy lejos en el tiempo y en la distancia, allá en África, y me trajo a la memoria aquel ocho de mayo de mil novecientos cincuenta y siete que viví y sufrí tan intensamente.

En Villa Bens, Cabo Juby, Tar-

faya para los indígenas, dos magníficos J-52 se aprestaban para el despegue en el inicio de aquella tarde del seis de mayo. Nuestro avión, con motores a fondo, comenzó la carrera con temblor en los planos, a poco levantó la cola y, casi sin pedirselo, se fue al aire en segundos; ceñidos aún en el viraje y con el plano izquierdo apuntando a la pista, vimos al 36-15 desgajarse de su sombra, indicando con ello que él también estaba ya en el aire.

Nos fuimos a la costa tomando altura; por la ventanilla derecha se veía como nos perseguía el 36-15 con intención de alcanzarnos y ponerse en formación; tras algunos tanteos para acoplarse quedó, al fin, a la vera del timón de profundidad.



Sidi Ifni se nos vino encima poco antes de apurar las dos horas de un vuelo agradable, tranquilo y bellissimo; el 36-15 nos ganó la toma pero le cogimos con las hélices aún girando, cuando estacionamos junto a él.

Aviones de Gando, en buen número, estaban allí silenciosos y anclados; todos, ellos y los nuestros, comenzarían mañana, a temprana hora militar, las tandas de lanzamientos paracaidistas en la zona de Tiliuin.

El poco acogedor pabellón de oficiales obligó a encaminarnos, a la caída de la tarde, hacia la ciudad para allí aligerar el tedio en el concurridísimo club militar; cháchara, alguna tapa y chatos no faltaron, pero tampoco impidieron que a la media noche estuviéramos intentando dormir en el atestado y caluroso pabellón.

La diana floreada de cerca de cuarenta motores calentando interiores nos sorprendió levantados y a media taza de un recuelo malteado; las últimas chupadas del primer pitillo del día nos plantaron en los aviones; éstos estaban como difuminados pues un nieblazo de categoría lo cubría todo, el monte y la ciudad, el aeródromo, el acantilado y el mar.

Los paracas inactivos, en un descanso amplio y relajado, organizaban casi tanto escándalo como los aviones hasta que, cumplimentada la orden de cortar motores y tropa a sus cuarteles, todo quedó en silencio pues los comentarios de pilotos, radios y mecánicos, deambulando en grupos por el campo, eran susurro agradecido después de la algarabía soportada. La niebla había cancelado, por aquel día, ruidos, vuelos y lanzamientos.

Finalizadas la comida, la digestión y las partidas en las que se ventilaban los cafés, la tarde, de aquí para allá, fue gemela a la

anterior. Poco a poco el sol, hundiéndose en el Atlántico, se la fue llevando consigo, llenando el vacío una noche mágica, estrellada en enjambre, quizá sin luna, y tan bella que nos arrebató las escasas ganas de dormir al meteo del lugar, a los pilotos del 36-15 y a este narrador, los tres últimos de la misma Promoción tan machaconamente aludida.

A la puerta del pabellón, hablamos y hablamos de nuestras correrías por el desierto, por aquel Sáhara ya enraizado en nosotros

guisa el tiempo pasaba, la niebla persistía y la esperanza de volar menguaba cuando, como signo de Providencia, de forma imprevista y rápida, el sol despachó nieblas y calimas. Al instante, corrieron órdenes a la voz de calentamiento, embarque y al aire.

Las tripulaciones corrieron a sus aviones, las tropas paracaidistas obedecían con presteza las voces de mando de sus oficiales y todo comenzaba a tomar ritmo y cadencia, pues hasta el carraspeo de los motores, escupiendo humo blanco y desvaneciendo las hélices, pronto se convirtió en sinfonía de estruendo gradioso y ensordecedor.

Retirados calzados, los motores rugieron, las vueltas en respingo se fueron arriba y el avión empezó a moverse con cachaza. Al rebasar el 36-15, saludamos, de cabina a cabina, a mis dos compañeros agitando las manos en una hasta ahora; la risa abierta de uno y la sonrisa franca del otro se perdieron en la polvareda gris oscura levantada por nuestras hélices.

Con la ciudad a nuestras espaldas y a mano derecha el Atlántico, comenzamos la carrera de despegue con los motores rabiosos de potencia; las ruedas dejaron el suelo y, empujándose el campo por la cola, nos metimos de lleno, subiendo, en las sucesivas crestas y vaguadas que prolongaban el rumbo de la pista. Cruzamos los montes que nos

separaban de Tiliuin, comenzamos a bajar para iniciar los lanzamientos; a su tiempo, los hombres saltaron y se abrieron las blancas cúpulas; despachado este trámite de forma tan rápida como se cuenta, viramos y a Ifni por derecho para volver a empezar.

Volábamos camino de Ifni cuando, en frecuencia, una voz escueta comunicó que un avión había caído y parecía encontrarse ardiendo. Con ansiedad y temor nos



Monumento a los Caidos en la Base Aérea de Torrejón.

en tan pocos meses de estancia y descubierto, un poco más cada día, en nuestras idas y venidas a bordo siempre de los viejos JU-52; con estos parlamentos y con el deseo de prolongar el planeo de aquella noche tan magnífica, nos metimos en la madrugada del ocho de mayo y, sin mucho entusiasmo, también en la cama.

A la mañana, entre bostezos, vimos que no se veía nada; la impertinente niebla se había agarrado de nuevo a Ifni y de esta

acercábamos al aeródromo deseando que aquello no fuera verdad. Sentimos un vacío en anticipo, como si hubiéramos perdido algo muy nuestro, mientras bajábamos con prisa y desazón en busca de lo que ya no íbamos a encontrar.

Allá abajo y a lo lejos divisamos una gran hoguera; alcanzada y con poca altura, viramos varias veces sobre aquel horno, sobre aquel avión al que varios hombres intentaban acercarse, rechazados, una y otra vez, por tan descomunal brasero de hierro y acero. Apremiados, nos fuimos en tromba a la pista; saltamos al suelo al callar los motores y corrimos en busca de un vehículo; nos subimos en uno grande, negro, cuidadísimo; un sargento al volante nos dijo que el caído era el 36-15; a toda velocidad, campo a través, nos fuimos en su busca.

Varado en una cresta, en prolongación de la pista a la que intentó volver con el izquierdo parado, las alas quebradas, la cola desgajada, el 36-15 era una caldera al rojo con lenguas de fuego trepando hacia el cielo. Un paracaidista, salvo e ileso milagrosamente, andaba como sonámbulo alrededor de lo que debía haber sido su muerte.

Mientras el 36-15 aún ardía, despegaban los aviones, uno tras otro, cargados de paracaidistas para continuar los lanzamientos en Tiliuin; íbamos en los aviones serios y tensos, sobrecogidos, intentando, a pesar de todo, sacar el espíritu a flote. Volamos varias veces sobre el 36-15 cada vez más apagado; por fin todos los aviones en tierra. Trece féretros, mal pintados en negro, reposaban alineados en un hangar acogiendo los

cuerpos de trece militares españoles, caídos por España sobre aquella tierra reseca del Africa de nuestra juventud. Allí, por última vez, vi a mis dos compañeros; nunca olvidaré sus cuerpos llenos de vida y sus cuerpos llenos de muerte.

Ocho de mayo de mil novecientos cincuenta y siete; ese día cumplí veinticuatro años en Santa Cruz de Mar Pequeña, bello nombre cristiano, creó, de Sidi Ifni.

Velamos toda la noche; por la mañana, mientras se oficiaba el funeral, un JUNKER sobrevolaba y lanzaba ramilletes de flores sobre aquellos soldados rotos en servicio a España, caídos en aquellas lejanías que ya habían empezado a querer con pasión.

Un alto en el camino había terminado cuando varios aviones con nuestros muertos partieron de Ifni. Con su marcha la vida volvería a tomar su ritmo habitual; los aviones saldrían al aire y arrumbarían a Gando, a Cabo Judy, a Villa Cisneros o a cualquier otro rincón del Sáhara y, así, lentamente la alegría volvería a ser lo cotidiano para los oficiales y suboficiales que nos movíamos en el triángulo Canarias, Ifni, Sáhara. Otros ya no se conformarían con esto, ellos, los muertos, se moverían de ahora en adelante en otras dimensiones, en triángulos infinitos.

Carlos y Adolfo, primeros caídos de la Promoción, José y Eduardo, mecánico y radio inolvidables y los paracaidistas anónimos que nos acompañaban, con vuestra muerte, en el crisol ardiente del 36-15, os hicisteis vuelo inmortal en los cielos sin final de la Eter-

nidad. Esto no es sólo una frase, para mí es creencia sentida, profunda y trascendente.

Saludamos en correcta posición militar, las cabezas inclinadas con respeto, al Estandarte nacional que, custodiado por su escolta y arropado por la formación, se iba alejando hacia la Jefatura del Ala 12. En sentido contrario a la fuerza, cinco C-12 en cuña impecable, potentes, orgullosos y atornadores, pasaban veloces, en un vistoso vuelo bajo, sobre los allí reunidos para, instantes después, romper a la derecha en sucesivos e impresionantes tirones que les fueron llevando, uno a uno, hacia la toma de tierra.

El recuerdo de los que ya nunca estarían entre nosotros, la realidad viva, en el encuentro, de los que quedábamos y soñábamos todavía y la esperanza en aquellos que con su juventud nos sobrevolaron, dieron nuevamente sentido en nuestras almas, aquel mediodía, al quehacer militar como acción pura de valor moral, individual y colectiva, que obliga siempre por juramento y honor, a mantenerse en el servicio a España, aún a pesar del griterío con el que un mundo en trance de locura trata, en todo momento, de confundir y engañar, enrasando los conceptos de alto estilo espiritual con aquellos otros que, de vacío en vacío, acaban en el horror de la nada.

Lentamente, recordando viejas anécdotas de nuestra mocedad, fuimos abandonando la plaza, mientras el Sabre, estático y en brinco sobre el Monumento, daba sombra y cobijo a la Cruz y a la Virgen de los Caídos. ■

## Efemérides aeronáuticas

*JUNIO. El día 4 de este mes de 1914, con objeto de castigar a los habitantes de los adueros de Megudi, Nemani y El Gara, de la kabila de Ahl Sherif, situados fuera del alcance de la artillería española de la posición de Sidi Amar Gaiton, ordenó el Comandante General de Larache que tres biplanos **Farman MF-7**, de la escuadrilla de Arcila, los bombardearan.*

*Despegaron para ello los tres biplanos del aerodromo de Alcazarquivir —donde ocasionalmente se encontraban— pilotados por los capitanes Bayo y Pastor y el teniente White, arrojando tres bombas cada uno, causando incendios en los adueros cuyos habitantes se presentaron en masa al día siguiente al coronel Fernández Silvestre, sacrificando un toro en señal de sumisión.*

*Durante la actuación de los aeroplanos sobre el objetivo, dos escuadrones de Caballería al mando del capitán Enrile, estuvieron prestos a lanzarse a rescatar a los aviadores en caso de ser algún aparato derribado.*

LARUS BARBATUS