

# Un Concurso de Tiro Aire-Aire

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ,  
General de Aviación

*"Lo importante es participar".*  
(Barón de Coubertain)

**E**L otro día, haciendo revisión de un cajón, apareció un pequeño álbum de tapas de skai beige que contenía unas fotografías no muy grandes en blanco y negro. A duras penas, en su portada, se leía: **"CONCURSO. TIRO AIRE-AIRE. ENERO 1962"**. Lo abrí y bendije a esos hombres que en Palma de Mallorca, hace un cuarto de siglo, tuvieron la delicadeza de confeccionar y regalarnos este álbum tan modesto en valor material como soberbio en histórico. Y me surgieron los recuerdos.

Recordé que este concurso de Tiro Aire-Aire fue parte del que el Mando de la Defensa organizó en todas las modalidades de armamento "... con objeto de que las Unidades y sus hombres puedan demostrar su nivel de entrenamiento y, sirva también para fomentar el espíritu deportivo y el compañerismo entre los hombres y Organismos de este Mando", según rezaba el documento que puso en marcha este Concurso.

Cada parte se celebró en el Polígono correspondiente y operando desde distinta Base. Para cada modalidad hubo un reglamento diferente que fijaba las reglas del juego, así como un equipo de árbitros ayudado por los auxiliares. Este equipo tenía un Presidente que era miembro de la Base anfitriona y superior al resto en empleo.

La forma de seleccionar cada patrulla para cada modalidad era postestativo de cada Escuadrón. Desde el "ganar a toda costa" a pesar del Barón de Coubertain, hasta el leal "demostraremos realmente el nivel de instrucción que tiene el Escuadrón", pasando por la gama de grises de una y otra teoría. Por eso, Escuadrón hubo que presentó un mismo equipo de hombres para todas las modalidades —los más habilidosos a la hora de apretar el gatillo o el botón disparador— y el que formó un equipo diferente con cada Escuadrilla y con sus Jefes naturales a la cabeza.

Un domingo, el Capitán Parés en un Sabre del 11 Escuadrón y yo en otro del 12, despegamos hacia Palma de Mallorca donde se celebraría la fase Aire-Aire durante la semana siguiente. En el despacho del Teniente Coronel Llosa, Jefe de Fuerzas Aéreas del Ala de Caza nº 4 y Presidente del equipo de árbitros, nos reunimos el Capitán Isasi-Isasmendi por el 41 Escuadrón de Palma, nosotros dos por el 11 y 12 de Valencia, el Capitán Orío por el 21 de Zaragoza y el Teniente Peral por el 61 de Torrejón; "seis hombres sin piedad" que trataríamos de que las cosas se hicieran como Dios manda, conservándonos en lo más recóndito de nuestras almas, el derecho de cometer algún pecadillo venial por aquello de "arrimar el ascua a nuestra propia sardina". El Ala nº 5 de Morón no se presentó a Concurso porque, al ser de más reciente creación, no había alcanzado aún el nivel exigido.

La reunión empezó distendida y se desarrolló casi toda ella en un ambiente muy cordial; el Tte. Col. Llosa nos invitó a café y a cigarro puro. A pesar de ello, en algún momento de las discusiones se rozó el límite del "go no go" y se tuvo el presentimiento de que en el futuro, podría suceder cualquier cosa. Y lo digo porque allí se escucharon cosas como ésta: "Los árbitros arrestados... ¿cobraremos dietas o pluses?..."; ingeniosa aunque utópica pregunta por lo de percibir más dinero estando arrestado, pero profunda por lo que dejaba entrever. Y también: "Y si no estoy de acuerdo con la decisión tomada por el equipo, la vetaré" que fue respondida así: "Usted no **VETA**, usted **VOTA**". Pero a pesar de estos escarceos verbales, cumplimos con nuestra misión de revisar el Reglamento.

El lunes hubo una reunión con todos los participantes y, deseándoles buena suerte y aquello de "que gane el mejor", empezó el Concurso. Cada patrulla debía realizar cuatro misiones de las que se elegirían las tres mejores para la calificación del Escuadrón y la individual. En cada salida, cada patrulla volaría con tres aviones de su propia Unidad y uno cedido por otra, al objeto de comprobar si el piloto era versátil y capaz de adaptarse a otro avión que, si bien igual al suyo, no había volado en su vida. Pero esta práctica dio lugar a que la picaresca e ingenio de los pilotos, mecánicos y armeros, se desarrollara hasta límites insospechados a la hora de que el avión cedido fuera el más malo en cuanto a precisión y funcionamiento. Y así ocurrió que los mecánicos donantes, sin pasar los límites de la seguridad en vuelo, sacaban



algún interruptor de la cabina por si había suertecilla y el piloto receptor fallaba la misión. O los armeros tocaban algo en el visor de tiro para que el computador no funcionara con exactitud y los proyectiles se perdieran alrededor del blanco, pero sin dar en él. Por mi inseparable afición a los toros, bauticé estas prácticas como "el afeitado". Y a pesar de asignar el avión por sorteo secreto, hubo que tomar la medida de que dos árbitros fueran personalmente a entregarlo al equipo de mantenimiento de la patrulla que iba a tirar con él, para que se hiciera cargo del mismo y efectuará todos los trabajos de alistamiento sin permitir la manipulación a nadie más.

Se tiraría contra el blanco aire-aire normal que era como una bandera hecha de un entramado de cuerdas de nylon, unido a un asta que llevaba en uno de sus extremos un peso para que se mantuviera vertical durante el vuelo; también llevaba una pieza metálica en el centro para que el radar del avión pudiera bloquearse. El blanco resultaba contradictorio según momento y posición: En tierra parecía enorme, pero en el aire resultaba tan pequeño que a veces no se veía desde la "percha"; durante el tiro, aumentaba rapidísimamente de tamaño, dando la impresión de —y en ocasiones ha ocurrido— que sería imposible evitar la colisión; al cesar el fuego, se saltaba a la torera con un leve pero enérgico toque al alabeo, apareciendo en estos brevísimos instantes como el monte Everest.

El blanco sería remolcado en cada misión por un auxiliar de árbitro perteneciente a otra Unidad diferente a la que tiraba, quien, además de llevar bien "el trapo", tendría que velar porque los tiradores efectuasen el tráfico de tiro según las reglas. También tuvieron que luchar contra los elementos de aquel Enero que, si bien despejado y luminoso, fue ventoso y con turbulencias, complicándoseles bastante su misión. Por tirones y bandazos producidos por los meneos, se perdieron algunos blancos. Otras veces, los disparos un poco delanteros cortaron el cable de acero que unía el blanco al avión remolcador; era desconsolador ver como el panel de nylon se desentensaba y caía al mar arrastrado por el peso del asta; en estos casos, los pilotos aseguraban haber metido más balas que nunca; lo malo es que no se podía comprobar.

Las cosas marcharon bien a pesar de picaresca y problemas. Pero un día surgió un asunto: Sería miércoles o jueves; las posiciones ya se iban determinando. Al hacer el re-

cuento de impactos de una misión del 12 Escuadrón, encontramos que el Cptn. Sequeiros, tirador habitualmente muy seguro, no había metido en el blanco ni un solo proyectil a pesar de que había volado en su propio avión. Nos sorprendió a todos, pero lo achacamos a que lo habría hecho mal. Se le puso un cero en la correspondiente casilla y asunto concluido. Más tarde, trajeron a la mesa de árbitros la razón del cero: el Cptn. Olalla del 61 había volado ese avión cedido en la misión anterior; antes de salir de la cabina cambió el selector de armamento de la posición "AMETRALLADORAS" a la de "COHETES". Jugó a una probabilidad contra mil y ganó. Ni los armeros del 12 en su inspección, ni Sequeiros en la suya, se percataron del asunto. Es más, con que éste hubiese pulsado una sola vez el botón "RADAR REJECT" para corre-

Forzamos una reunión urgente de árbitros aprovechando que el Tte. Col. Llosa estaba almorzando en casa del Coronel Galarza, Comandante del Ala nº 4. Isasi, como más antiguo, se resistía haciéndonos la consideración de que había que esperar al Presidente; nosotros adjudicamos que era muy urgente para reorganizar y continuar el Concurso. Nos hizo ver que lo que proponíamos podría resultar grave. Pero, a pesar de todo, vencimos su fuerte carácter y se procedió a votar después de haber escuchado todos los alegatos a favor y en contra. Parés y yo dijimos **SI** a la anulación; Isasi se abstuvo; Peral votó **SI**, y Orío dijo **NO**. Así es que por tres votos a favor, uno en contra y una abstención, se anuló la misión que habría de repetirse.

Pasó un rato. De pronto, alguien entró a toda prisa diciendo que los



*Preparando el blanco para el despegue y el concurso*

gir algún bloqueo falso o para efectuar alguna comprobación, el selector habría saltado automáticamente a "AMETRALLADORAS"; pero tampoco lo hizo. Total, que estuvo disparando las ametralladoras con los cálculos para cohetes.

Olalla reconoció que había preparado una trampa muy sibilina y difícil de detectar, pero, por otro lado, casi imposible de que le saliera bien.

Se armó un gran revuelo: unos decían que sí y otros decían que no. En este estado de cosas, Parés y yo vimos la posibilidad de impugnar la misión y favorecer a nuestra Ala de Caza nº 1, pues ambos nos habíamos juramentado para cumplir la consigna: "**Manises uber alles**". Y además, Sequeiros ya llevaba otro cero porque en una misión no le subió el tren de aterrizaje por un fallo mecánico.

árbitros y auxiliares fuésemos urgentemente al despacho del Tte. Col. Llosa. Excuso decir que fuimos "a escape", aunque nos temblaran las piernas. Ya en el despacho, nos habló con gran dureza; se le notaba realmente enfadado. Alguno de nosotros levantó la mano para hablar, pero no nos autorizó. Nos recriminó por haber tomado la decisión tan urgentemente y en su ausencia que no era tal, pues estubo todo el tiempo en la Base. El asunto estaba muy feo y no sabíamos como acabaría. Isasi, a pesar de haberse nos opuesto a llevar a cabo la reunión, aún intentó justificarnos. Pero el Tte. Col. se mantenía en la misma actitud. Por fin, y tras pedirlo con todo respeto, Parés obtuvo permiso para hablar y, ante la sorpresa de todos, dijo: "Mi Teniente Coronel, ... este asunto... ¿se va a juzgar por lo deportivo o por lo militar? El Tte. Col. con gran

dominio de sí mismo respondió: "Por lo deportivo, naturalmente".

"Menos mal" —concluyó Parés—, porque de haberlo hecho por lo militar...". Se acabó la tensión; nos relajamos cambiando ya nuestras rígidas posturas; le presentamos nuestras excusas, pasando a continuación a exponerle las razones y argumentos que nos llevó a tal acción. Por fin, el Presidente terminó diciendo que lo justo sería hacer una nueva votación, ya que ahora estábamos todos y con los auxiliares como testigos. Así se hizo.

Parés y yo dijimos otra vez **SI**. Isasi reiteró: "Yo me abstuve y me abstengo". Orió, serio, pero satisfecho, enfatizó: "Dije antes que **NO** y vuelvo a decir que **NO**". Peral se rascó la cabeza y dijo: "Vistas las cosas con más frialdad y analizados los nuevos datos aportados, digo que **NO**". Parés y yo dimos un respingo y esperamos a ver como se rompía el desempate con el voto del Presidente: **Yo digo que NO, así es**

**que tres contra dos; rehagan las listas y que siga el Concurso".** Y Sequeiros se quedó con el cero.

Pasó también que no había forma de que acabase la competición. No había medio de que el último blanco se recuperase para su recuento, a pesar de haber repetido la misión varias veces. Y no sé si por acabar con el maleficio o porque los auxiliares ya estaban condicionados por tanto intento, se propuso y decidió que fuera un árbitro el que intentara el último remolque. Por decisión de todos me correspondió este honor y este problema.

Sali muy preocupado con el Sabre arrastrando los 300 metros de cable que tiraban del blanco. Durante la ida al polígono mantuve unas velocidades muy por debajo de las máximas permisibles para prevenir que un golpe de una turbulencia arrancase la tela del asta. Utilicé el flap para volar con menos ángulo de ataque y evitar que el cable rozara en la parte baja de la tobera de

salida y se cortase por algún bamboleo o durante algún viraje. La verdad es que me daba vergüenza sólo pensar que, si después de tanta historia, perdiera también el blanco por algún error mío. Pero tuve la compensación de efectuar un vuelo que no esperaba y de ver el Concurso en primera fila, volviendo la cabeza, o mirando por el espejo retrovisor. Los aviones disparaban una y otra vez contra el blanco. Veía las llamaradas que salían de las bocas de las ametralladoras entusiasmándome como piloto, pero sintiendo también cierto temor de que alguno de ellos, por apurar su pasada, metiera algún proyectil en mi Sabre que a 165 nudos de velocidad en medio del Mediterráneo, más parecía un pato que un halcón.

Acabaron su ágil tráfico consistente en subir y bajar alternativamente entrelazados y con gran rapidez, los 3.000 pies que separaban verticalmente su posición en la percha y la del blanco. Acabaron y volvieron a la Base. A partir de este momento, la finalización del Concurso sin realizar otra salida, estaba en mis manos. Así es que regresé a la misma corta velocidad que había ido y descendí muy lentamente para entrar en la zona de turbulencias lo más tarde posible. Tardé mucho tiempo en sobrevolar la Base; ésto impacientó a los que esperaban ansiosamente el resultado final. Por fin, me puse paralelo a la pista, cerca de la Torre de Control y a muy baja altura; apreté el botón de las bombas y el blanco se desprendió con toda normalidad, notando cómo mi avión empezaba a acelerarse y a volar otra vez ágil y libremente. La Torre avisó: "Blanco suelto". Y yo, muy contento, no pude contenerme y grité a través de la radio: "¡Se acabó el Concurso!".

No diré qué Escuadrón y qué pilotos fueron los primeros y los últimos; dejo las estadísticas para otra ocasión. Basta decir que al final, a pesar de la picaresca, lo que prevaleció fue la realidad de los impactos que cada uno logró y el concepto "Sistema de Armas" compuesto por los que vuelan y los que hacen que se vuele. Pero sí diré que hubo "FAROLILLO ROJO".

El 41 Escuadrón basado en Palma, le había dedicado al Concurso un gran esfuerzo de estudio científico, tratando de sacar el máximo rendimiento al sistema de tiro. Había armonizado las armas para disparar a menos distancia y concentrar más el fuego; practicaba un tráfico a menos velocidad y disparando con menos cargas "G" de lo habitual al objeto de apuntar con más seguridad. Se entrenó con asiduidad apro-



**Árbitros.** De izquierda a derecha: capitanes **Almodovar, Orió, Parés**, teniente coronel **Llosa**, capitán **Isasi** y teniente **Peral**.



**Auxiliares arbitraje.** De izquierda a derecha: capitán **Varela**, brigada **Gutiérrez**, allérez **Iglesias**, capitán **del Río** y teniente **Cuervo**.





**11 Escuadrón.** De izquierda a derecha: capitanes **García González, Enrech, Balilla** y brigada **Porto**.



**12 Escuadrón.** De izquierda a derecha: capitanes **Sequeiros** y **S. Antonio**, brigadas **Gálvez** y **Montero**.



**21 Escuadrón.** De izquierda a derecha: capitán **Lapuente**, teniente **Arias**, capitán **Santandreu** y allérez **Estela**.



**41 Escuadrón.** De izquierda a derecha: tenientes **Murga** y **Cervera** y capitanes **Juste** y **Page**.

vechando la ubicación de su despliegue; de hecho, en estas salidas de entrenamiento, logró unos porcentajes tan altos que preocupaban a las otras Unidades atentas a esas innovaciones. En pocas palabras, como Base anfitriona y por jugar en su campo, quería ganar el partido. Pero no sé si la mala suerte, o que el gran interés condicionara a los tiradores, lo cierto es que, contra todo pronóstico, no ganó el Concurso como Unidad.

El Coronel Galarza como Jefe del Ala y como piloto de combate, también había puesto su ilusión en este Concurso; al no ganarlo su Ala nº 4 se sintió muy defraudado. Por ello, condenó su Escuadrón a la siguiente "pena": "Compró un farolillo con



**61 Escuadrón.** De izquierda a derecha: capitán **Olalla**, comandante **Sepúlveda** y capitán **Chillón**. Agachado, capitán **Baudot**.

crystal de color rojo; mandó colgarlo próximo al bar de la sala de pilotos donde todo el mundo tendría que verlo y ordenó que estuviese encendido siempre."

Y para que no faltara la luz, también ordenó que las lámparas fun-

didias fuesen pagadas a escote por él mismo, por el Cmte. Gabaldón, Jefe del Escuadrón, por el Capitán Page, Jefe de la Sección de Tiro y por el Tte. Perruca, Jefe de la Sección de Armamento.

Pasados casi tres lustros, un grupo de veteranos del Ala nº 4 se reunió en Son San Juan en un almuerzo. Al final, el Tte. Coronel Page descolgó el "Farolillo Rojo" y lo entregó al Teniente General Galarza que lo llevó consigo para conservarlo entre

los muchos y entranables recuerdos de su magnífica y dilatada historia como militar y piloto de caza.

Su deportividad y fino humor fue una gran lección para todos. Ellos sí que hicieron bueno aquello de que "Lo importante es participar". ■