

AÑORANZAS

GERARDO GARCIA GUTIERREZ

vuelo (las mías 53 exactamente) aún hoy constituye una incógnita para mí y en su día una agradabilísima sorpresa; la única justificación que se me alcanza es la de nuestra juventud... entonces.

Yo, particularmente, hubiese preferido hacer el Curso de Bombardeo, si es que entonces se llamaba así, pues las pasadas de algún Ju 88 de Albacete a nuestros predios de San Javier, levantaban mi ánimo y deseos de volarlos más allá de toda imaginación; pero "radio macuto", de tanta credibilidad entre nosotros, y que increíblemente, tantas verdades adelantaba, decía que los de "bombardeo" irían a Alcantarilla para hacer sólo un curso teórico y que de volar nada (como así resultó), así que beme aquí embarcado en la aventura de la CAZA, y a Morón, Escuela de Caza en aquel entonces.

El Curso, solo y exclusivamente de vuelo, estaba dividido en dos "tablas" y nuestra llegada coincidía con la 2.^a Tabla de los compañeros de las Escuelas de Sur, que, sin problemas de bélicos, como tuvimos nosotros con los "Pavos", habían terminado Transformación más de un mes antes, poniéndonos los primeros días "los dientes largos" con sus maniobras en los "Chirris".

Allí estaban esperándonos los Barañano, Lorenzo, Luca de Tena ("Luquitas" mi profesor de Fiat) Viguera, además de otros profesionales y los Afléreces de Complemento Juliá y Campoy, cuya suerte (inademás que Profesores de la Escuela de Caza!) todos los de Complemento enviábamos, y como Jefe Acctal. de la Escuela, el Comandante Senra, pues Salvador se encontraba convalesciente de las lesiones de un salto en paracaídas; también son dignos de recordar los "bombres T", Sainz de Rozas y Manzano, que habiendo causado baja en el Curso esperaban pacientemente la autorización para regresar a sus destinos, mientras, bajo un implacable sol de verano, agitaban las banderas verde, blanca o roja, según las circunstancias de la aproximación a "su" T; afortunadamente para ellos no nos acompañaron todo el Curso.

Nuestra primera sorpresa ocurrió en las



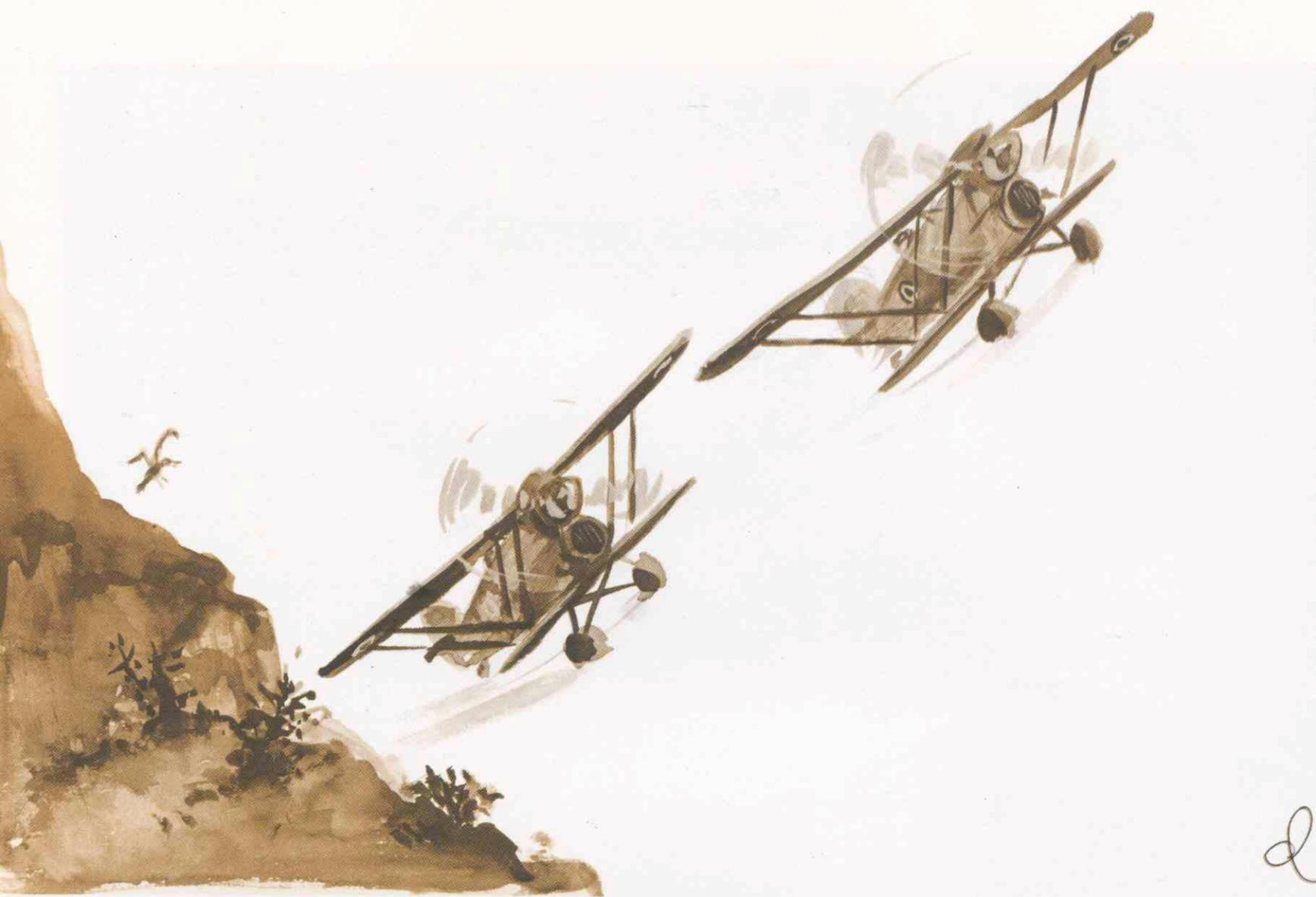
AÑORANZAS

Visto desde la perspectiva de la situación de retiro, los largos años dedicados a una vida aeronáutica están cuajados de recuerdos y anécdotas, la mayoría de ellos agradables y simpáticos que no desaparecen pese al mucho tiempo transcurrido, revividos con frecuencia en reuniones de compañeros en las que se oye muchas veces "¿te acuerdas...?" .."¿recuerdas aquel día...?" ..Pues bien, eso, revivirlas, pero, sólo, ante unas cuartillas, sin apuntes previos de ninguna clase (de aquí posibles "gazapos") es lo que voy a intentar hacer con más o menos suerte, con más o menos acierto literario, bajo el título genérico de AÑORANZAS intentaré plasmar alguna etapa concreta de mi vida aeronáutica. Por ejemplo:

EL CURSO DE CAZA

El hecho de haber sido designados para hacer el Curso de Caza, una vez terminado el de "transformación" en la Primavera de 1944, un grupo de Cabos 1.^o Pilotos de Complemento, cuando tantos Oficiales Profesionales estaban deseando hacerlo, con nuestras 60 escasas horas de

formaciones con Bücker, que precedieron a la suelta en Fiat, al ver con asombro como el jefe nos conminaba continuamente a acercarnos más y más, y cómo, alternativamente, el punto derecho o izquierdo tenían que vigilar tanto al jefe como al Monte de Morón donde gustaban de llevarnos para regodearse con nuestro, yo diría, PANICO, viendo el monte tan cerca del plano como



el del jefe, con una sonrisa burlona de éste viendo nuestro gran apuro.

Llega al fin la suelta en Fiat con su nerviosismo de pies (¡aquel "virata" y "esbandamiento"!) y su poca visibilidad en la parte final de la aproximación, con sus tomas y despegues obsesionados con las banderas del "bombre T" (afortunadamente eran descomunales) tanto, que alguien, parodiando a Muñoz Seca modificó la "secuencia" de las siete y media así:

La T, artilugio vil
que has de buscar medio a ciegas
pues las enfilas cien veces, mil
y de las mil ves febril
que te pasas o no llegas
y el no llegar da dolor
porque indica que mal tasas
y has de meter motor
más ay de ti si te pasas
si te pasas es peor.

como le pasó a Montero, que entrando muy largo llegó hasta el camino que había al final del campo, se lo saltó y dejó el Fiat pinchado con el buje en el suelo; al dar la novedad al Comandante, éste, muy "interesado" por su salud preguntándole si se encontraba bien: sí, sí, mi Comandante y éste de nuevo ¿pero bien de verdad? ... yo creo que quince días de descanso en el calabozo no le vendrían mal; recuerdo que éramos Cabos 1.º y a propósito de nuestros galones que nos resistíamos a colocar en sus dimensiones correctas a más de uno sorprendió el Comandante con un "regalo" de

un metro de galón para colocar 50 cms en cada manga (bueno, un poco menos pues había que colocar algo en la "galleta")... que nos descontaron de la primera paga.

Pero el "Chirri" tenía su aquel... aquel "motorino" con su ruido tan característico, que proporcionaba el aire a presión para la puesta en marcha y que cuando ésta fallaba había que esperar varios minutos hasta conseguir de nuevo la presión necesaria acompañados por su simpático soniquete... aquel "piu cento" (más cien, los H.P. que ganaba el motor al actuarlo, una versión anticipada a su modo de la post-combustión) o "taca" una segunda posición de los gases a fondo, que sólo se debía utilizar en contados casos de apuro en combate aéreo y que según unos había quién lo utilizaba durante todo el combate y según otros, aunque los gases mantenían ese recorrido adicional el sistema estaba desactivado y ni "piu cento" ni nada; no sé lo que habría de verdad en cada caso.

El calor era intensísimo (15 de mayo - 15 de julio), el agua no escaseaba, pero el depósito de uralita estaba colocado en lo alto del bangar; al terminar los vuelos a las dos de la tarde y romper filas, las carreras eran de olimpiada, no porque se acabase el agua para la ducha que era abundante, repito, sino porque a partir del 3º ó 4º que agotaban la de las cañerías el agua salía a 60º ó 70º que es la que alcanzaba en el depósito (y sin inventarse aún la energía solar).

Precisamente, por el excesivo calor, se nos permitía volar en pantalón corto y en camisa, sin cazadora donde normalmente llevábamos el distintivo, basta que un día a alguien se le ocurrió hacer un aterrizaje "forzoso" al lado del pueblo El Coronil, y era tal la "pinta" que llevaba y su falta de documentación que no se atrevió a salir de la Búcker para dar cuenta a la Guardia Civil hasta que se acercó un potentado de los que entonces tenían coche y lo llevó al Cuartel y luego a la Escuela. Por la tarde, mientras nosotros celebrábamos en el bar el feliz término del percance, y los de mantenimiento desmontaban el aparato para su traslado, el Comandante, de riguroso incógnito, se presentó en el pueblo, y muy poco le costó que los vecinos, aún no repuestos de la emoción de la mañana, le contasen como había estado dos horas (ya se sabe que los andaluces tienen fama de exagerados) dando pasadas bajísimo, creyendo que en cada una se estrellaría, diciendo adiós con la mano a todo el mundo... mire, mire como dejó ese alero en la última pasada... ¡que suerte que no le pasase nada, señor!

Al día siguiente, mientras el interfecto entraba en el calabozo, salía para Madrid una propuesta de baja en el curso, que para su desgracia aceptaron, con lo que él no voló más y nosotros tampoco... en el cómodo "traje de verano" anterior.

El comedor de tropa lo teníamos al lado opuesto del campo y a la hora de la comida surgía siempre el dilema: cruzar por

derecho haciendo 800 metros o rodear el campo, con un sol de justicia haciendo 3 kms; motivo: el arriendo de los pastos del campo al propietario de una vacada con unos toros negros, cuernicortos como bisontes, de un aspecto acongojante y que casi antes de parar motor el último "cbirri" ya ocupaban el campo de vuelo.

Las Tablas 1 y 2 se fueron realizando sin complicaciones aunque por desgracia con un accidente grave: el de Tarodo, quién, muy cerca de la T capotó a cámara lenta, pero con la mala suerte de partirse una vértebra cervical (no pudo ni soltarse el atalaje una vez boca abajo) y pese a que en la "Tai fún" lo llevaron inmediatamente a Sevilla, en el Pabellón Vasco nada pudieron hacer por él y al día siguiente fallecía.

Una clase muy curiosa, aunque muy corta en tiempo pues no duraba más allá de 20 minutos, era la "caza de paracaídas" donde individualmente se daban pasadas y virajes muy ceñidos sobre un pequeño paracaídas de unos 80 cms. de diámetro que se lanzaba fuerte hacia el plano para que no se enganchara en la cola, a unos 1.000 metros de altura, y revolviéndose enseguida para no perderlo de vista, se le daban tantas pasadas como se pudiera, cada vez más bajo, acompañándole en su descenso hasta una altura prudencial y luego se le seguía con la vista hasta el suelo, pues nada más tomar tierra había que salir "por pies" a recuperarlo, cosa nada fácil, pues los lugareños se apoderaban de ellos frecuentemente para al día siguiente cambiárselo a Senra por una cajetilla de "cigarrillos al cuadrado", tan escasos en aquellas fechas de racionamiento; y aunque perderlo en el suelo no era un deshonor sí lo era perderlo

en vuelo, por lo que más de uno, habiéndolo hecho, se infló a dar pasadas al punto teórico donde el creía que debía estar, siendo admirada su "habilidad" tanto por alumnos como Profesores (pues la clase se desarrollaba en la vertical del Campo), y su insistencia, lo que le llevaba a prolongar la clase mucho más de lo normal al no tener referencia en el descenso para las sucesivas pasadas. También las clases de acrobacia se hacían en la vertical del campo y eran una prueba más de nuestra poca experiencia en el Fiat; como la lección de "imperiales" que nos hizo el primer suelto en acrobacia de nuestra Tabla, Galve, y que al felicitarle por sus magníficos imperiales nos dice todo enfadado ¡si ya quería hacer looping y no me salió ni uno!

Las persecuciones y combates, en una inferioridad de condiciones manifiesta por nuestra parte, que muchas veces no conseguía compensar nuestra juventud y "bemoles", fueron motivo de más de una "visión negra" e incluso entradas en barrena, como la de Torres Marín que se salvó en paracaídas, con gran alegría nuestra, que le vimos saltar mientras el Fiat caía en una barrena muy rara: es la única barrena plana que he visto en mi vida.

Las clases más divertidas eran las de tiro fotográfico (no hicimos en absoluto ninguna clase de tiro real) en las que el "Proto" después de una pareja muy movida, hacía de blanco para que nosotros le diésemos unas pasadas de cola y de costado mientras se disparaba la "amefoto" (ése llamaba así?) y que luego en tierra una vez reveladas, servían para comprobar el centrado y distancia del tiro; algunas tan próximas, como la foto de carnet que le hizo Pol a

Campoy, que lo vio tan cerca, tan cerca, que "chaqueteó"...

La única clase temida por todos era la "prueba" en la que el Comandante nos demostraba una vez más que no sabíamos volar el Fiat en formación, ya que tanto de punto derecho como izquierdo (nos hacía volar en ambos) al poner su Fiat a la mínima velocidad en vuelo conseguía que nos "cayéramos" o nos pasásemos de largo, lo que él celebraba diciéndonos adiós con su manecita y una sonrisa irónica; luego en el "combate" había de todo, pues su muy superior experiencia no compensaba a veces nuestra juventud y amor propio y más de uno consiguió "comerle la cola".

Nuestra felicidad hubiese sido completa si hubiésemos conseguido volar el "Messer" de los que había varios en un hangar, del modelo "G", bastante modernos, pero que no se volaban por la falta total de repuestos. Tuve ocasión de volar el "Messer" andando el tiempo en el INTA pero no era el "Gustavo" alemán sino el "Buchón" con motor Merlin y hélice cuatripala ¡cualquier parecido...!

Una figura entrañable del curso resultó ser "el chato", un chavalote moreno, muy simpático como buen andaluz, de unos 10-12 años, que llegó a conocernos a todos por el nombre, que recogía las sobras de ropa y comida cuando había y nos suministraba galápagos miniatura a buen precio en número muy superior a nuestros deseos; así, él consiguió con su simpatía, que nadie se fuera a casa al final del curso, aparte de con el flamante Título de Piloto de Caza, sin, al menos, una docena de galápagos como presente para la familia de cada uno allá en nuestra patria chica. ■

