

Crónica de un cadete

FEDERICO MICHAVILA PALLARÉS

General del Ejército del Aire

Primera promoción de la Academia General del Aire



Vista general de la base de San Javier

En julio de 1945 ingresé en la Academia con el número nueve de las 222 plazas a cubrir entre pilotos (140), tropas (63) e intendencia (19). Los pilotos teníamos que hacer prácticas de vuelo sin motor durante el verano, antes de incorporarnos a la Academia General del Aire (AGA).

El vuelo sin motor lo hice en la Escuela de Somosierra, con un tipo de velero que se llamaba Kranick. El vuelo consistía en lanzarlo desde lo alto de un montículo, impulsándolo con unas gomas, para aterrizar en la falda del monte. Y así una y otra vez. Subir el velero hasta lo alto del montículo empujándolo sobre un carrito de dos ruedas costaba trabajo y esfuerzo. Pero era tanta la ilusión cuando te lanzaban al aire que valía la pena. En cada grupo éramos unos seis u ocho alumnos. La última fase, en la Escuela de Vuelo sin Motor en Huesca, consistía en remolcar el velero «Baby» con un avión, soltarlo a más de 1.000 m, mantenerte lo máximo en el aire y aterrizar.

Los sábados y domingos nos dejaban salir al pueblo de Somosierra. El resto de la semana vivíamos en unos barracones con literas para dormir y un barracón para comer y cenar.

En los bares del pueblo tomábamos café o unas copitas y salíamos a pasear. Alberto Arizcun Cerecedo, mi buen amigo, y yo, conocimos a dos jovencitas bonitas que estaban de veraneo y entablamos amistad. Así transcurrió el verano, y tanto las chicas como nosotros estábamos muy a gusto, charlando, paseando y gastándonos bromas para reírnos y pasarlo bien.

El 15 de septiembre de 1945 me incorporé a la Academia General del Aire. Aquello era como un desierto. Se estaban terminando las instalaciones, hacía un calor horroroso y no había agua en las duchas, nos teníamos que bañar en el Mar Menor. Así empezaron 45 años de vida profesional.

Diana a las 5:45 h, aseo, 60 minutos de estudio, con taza de café incluida, hasta las 7:30 h, desayuno y a las 8:00 h empezaban las clases. A las clases y actos había que ir formados y, por norma, el último en llegar a la formación estaba arrestado, lo que implicaba una carrera a lo loco para librarse del arresto.

Como ingresé con buen número me nombraron sargento galonista, responsable no solo de cumplir personalmente, sino de que mi sección también

cumpliese todo lo reglamentado. La mayoría de alumnos galonistas procedían de pilotos de complemento. Tenían experiencia y se sabían los trucos de la milicia. Naturalmente mi situación era muy comprometida porque a nivel personal toda esa parafernalia y rectitud me molestaba, y lo hacía a desgrana.

El 16 de septiembre, primer día de academia, el teniente Bugella me arrestó, lo que implicaba pérdida de puntos y no tener recreos ni salida al pueblo. Por no extenderme diré que acumulé arresto tras arresto hasta las vacaciones de Navidad sin salir de la Academia.

El teniente Bugella, tío de la niña con la que salí en Somosierra, tenía todo el día mi nombre en su boca para llamarme la atención por cualquier fallo y además, arrestos y más arrestos. Me tenía tanto cariño que, según me enteré después, quería hacer de mí el mejor oficial. Y sin embargo, con esa actitud lo que provocaba en mí era un deseo de pedir la baja en la Academia.

Al finalizar el primer trimestre se hacía una reordenación de los alumnos en función de los arrestos, notas de estudio, deportes y comportamiento. Del número 9 pasé al 90, más o menos, teniendo buenas notas en estudio, pero malas en conducta y en espíritu militar, que puntuaban mucho.

COMIENZAN LAS CLASES DE VUELO

En enero de 1946 empezamos las clases de vuelo. Cada profesor tenía cinco alumnos. En mi grupo estaba Manolo Roca, Barberán, Cereceda, Juanito Mesa y Carmelo Martín Sánchez. Nuestro profesor de vuelo era el capitán Rafael López Peña, que tenía un hermano más joven, Ernesto, compañero de promoción. El capitán tenía mal genio, según se decía, por una úlcera de estómago.

Las clases de vuelo las encontraba atractivas y fáciles de realizar. Prueba de ello es que el profesor apenas me corregía. Todo transcurría con normalidad. El resto de alumnos bajaban del vuelo compungidos por los chillidos y regañinas del profesor.

El número mínimo de horas para volar como único piloto, «la suelta» eran nueve, suma de clases de 20 minutos más o menos; casi todo el tiempo realizando despegues, aterrizajes y maniobras de coordinación.

El 4 de marzo de 1946, justo con nueve horas de vuelo, despegué y aterricé por primera vez «solo», y lo debí hacer bien por la efusiva felicitación del parco y tosco profesor. Fui el primero que soltaron de los alumnos que habían ingresado sin tener el título de piloto con anterioridad por provenir de suboficiales pilotos de complemento.

Lo que más nos atraía a todos los alumnos de vuelo eran las clases de pilotaje. El resto de las asignaturas no transmitían la ilusión del vuelo. La instrucción aérea se fue ampliando en acrobacias, barrenas, vuelos en formación..., incluso ya al final se simulaban vuelos nocturnos, que consistían en despegar cuando estaba a punto de amanecer. Todos estos avances constituían nuestra esperanza como futuros pilotos de combate, aunque en los dos años en San Javier solo obteníamos el título de piloto elemental. Mas no todo iba a ser fácil. Hubo muchos incidentes: capotajes, roturas de planos o de tren de aterrizaje por impericia de los alumnos... Estos hechos nos afectaban en cierta medida pensando que eso dependía de nosotros. Pero un día al cadete Blanco (q.e.p.d.) se le paró el motor al poco de despegar y le entró en pérdida el avión y se estrelló, muriendo del golpe el piloto. Aquello era diferente a los incidentes, pero la Academia,



Desfile por la avenida de la AGA

que sabía mucho de esto, tomó la decisión de continuar de inmediato las clases de vuelo como si nada hubiese ocurrido. Al día siguiente se hicieron los actos fúnebres establecidos para estos casos.

Al finalizar el curso mejoré muchos puestos en la clasificación a pesar de los arrestos, gracias a las buenas notas en vuelo y las asignaturas, salvo las ordenanzas que aprobé con la nota mínima (memorizar como un papagayo no se me daba bien ni me gustaba).

SEGUNDO CURSO EN SAN JAVIER

En septiembre de 1946 empecé el segundo curso, que transcurrió con normalidad porque ya había aprendido lo que era la milicia, y poco a

poco iba entendiendo que esa forma de ser era necesaria para que los ejércitos fuesen eficientes.

Los fines de semana, sábado tarde y domingo entero, podíamos ir a Cartagena, pero la comunicación en tren era tan complicada y tan lenta que pocas veces bajé a la ciudad. Solía quedarme con los amigos en San Javier o alquilar una bicicleta para ir a Torrevieja.

Terminadas las navidades me incorporé nuevamente a la Academia General del Aire. Continuaban los vuelos y las horas que dan experiencia. Disfrutaba volando, era para mí algo diferente de todo lo conocido. Hacíamos viajes por la región. Algunos alumnos se despistaban, se les acababa la gasolina y tenían que aterrizar en algún descampado.

También se hacían viajes con profesor. En uno de ellos iba de profesor el teniente piloto José M.^a Aznar y de alumno el cadete de Barcelona Fernández Cañete. Se les paró el motor y en el aterrizaje forzoso murió el teniente; el cadete resultó prácticamente ileso. En la boda de mi sobrino José M.^a Michavila, que fue ministro de Justicia, estábamos en la mesa con Aznar en su época de aspirante a presidente. Cuando le comenté este hecho me dijo que le pusieron José M.^a en recuerdo de su tío fallecido en accidente aéreo en San Javier.

El 15 de julio de 1947 salí alférez alumno. El 3.^{er} y 4.^o curso los pilotos lo íbamos a realizar en la Academia de Aviación de León. Los de tropas e intendencia continuaban en San Javier. Las siguientes promociones permanecieron los cuatro años en San Javier.

ALFÉREZ ALUMNO EN LA ACADEMIA DE AVIACIÓN DE LEÓN

En septiembre tenía que incorporarme a León.

El cambio a León fue una liberación juvenil. La Academia era más exigente que San Javier, pero los sábados después de comer salían autobuses que en 20 minutos nos dejaban en la ciudad. León era una ciudad muy agradable, de gentes amables con los aviadores, chicas con mucho estilo, educadas, encantadoras, a las que les atraía nuestra amistad. Los aviadores éramos más alegres y simpáticos que los universitarios.

Además, como éramos alféreces teníamos paga que cubría los gastos de la Academia, comida, servicios, etc., y nos quedaba alguna pesetilla para gastar los fines de semana, que dedicábamos a nuestras amistades femeninas.

Al ser alféreces ya podíamos dormir el sábado por la noche fuera de la Academia. Algunos compañeros que eran ricos por casa lo hacían todos los sábados. Yo era feliz de saber que a partir de entonces no iba a vivir a costa de mis padres.

Los dos años de la Academia de León fueron duros por los estudios, por los vuelos en aviones más avanzados y complejos y por el clima tan duro, pero resultaron agradables por la buena comida en la Academia y la convivencia con la sociedad leonesa.

Los fines de semana, después de la comida, ponían autobuses para ir a la ciudad, y a las

Buckers



22 h regresaban a la Academia. Los domingos había un autobús después de misa, el resto era el mismo horario.

Los festivos importantes había baile en el Casino de León con muy buenas orquestas. En esos días era allí donde nos reuníamos a pasar las tardes bailando pasodobles, fox, valeses, sambas, tangos, boleros... Cuando la fecha era muy importante el baile duraba hasta la dos de la madrugada y los autobuses nos recogían a esa hora para regresar a la Academia.

FASE AVANZADA DE VUELO

En la Academia de León se efectuaba una parte de la formación aeronáutica conocida como transformación, es decir: el avión que volábamos no era la Bucker (una avioneta biplano), sino un avión con motor radial de 450 HP y monoplano, en el cual nos instruían en acrobacia, formación, combates y viajes de larga distancia.

En el segundo año la fase de combates aéreos era muy dura; se forzaban al límite las capacidades del avión y las del piloto, hasta el extremo de perder por momentos la visión al ceñir tanto las maniobras. El combate resultaba cansado, pero era nuestra profesión y nuestra ilusión. Además nuestros profesores tenían experiencia de combate real en la Guerra Civil y en la Escuadrilla Azul que luchó en el frente ruso durante la II Guerra Mundial.

Normalmente, las clases teóricas se realizaban por la mañana, y por las tardes

los vuelos. Una de las tardes esperaba mi turno de vuelo viendo el combate entre el avión del profesor capitán Aldecoa y el avión del alumno alférez Juanito Mesa, al que debía reemplazar terminada la clase. Cuando me estaba poniendo el paracaídas, el profesor me sustituyó por el alférez José Guardiola, Petón, que llevaba unos 15 minutos de vuelo menos que yo, posponiendo mi turno a que el alférez Guardiola terminase su vuelo. Yo estaba pendiente del combate, observando las maniobras cuando en un picado fuerte se le rompieron las alas al avión del alumno Guardiola que me sustituyó. La duración del picado del fuselaje del avión sin alas no pareció eterna. A punto de estrellarse pudo saltar en paracaídas y solo resultó herido con ligeros traumatismos gracias a que el terreno estaba recién labrado y se deslizó tangencialmente sobre el suelo.

El 15 de julio de 1949 nos entregaron los despachos de teniente de tres en tres. Mi tanda estaba formada por el siguiente orden: Bo Portillo, yo y Pérez de Guzmán y Escrivá de Romaní, alias el Cabo Pérez, con dos títulos nobiliarios, grande de España y poseedor de una gran fortuna, al que le debo la vida. Bo Portillo murió en accidente aéreo al poco de salir de teniente.

La promoción constaba de noventa y dos tenientes pilotos de los que treinta y nueve han fallecido en accidente aéreo. Mi recuerdo y afecto para todos ellos. •



Las últimas moradas de nuestros caídos

La Academia General del Aire tiene en propiedad una parcela en la parte nueva del cementerio parroquial de San Javier y también un panteón militar en el cementerio municipal de Torre-Pacheco.

La inhumación de restos mortales o el depósito de cenizas en estos lugares están condicionados a la autorización del coronel director de la Academia General del Aire, previa solicitud de los familiares de la persona fallecida. Esta autorización se concederá sin más trámite en el caso de personal militar en activo y destinado en la Academia, cuyo fallecimiento se produzca durante el servicio o con ocasión de él. No obstante, también puede concederse en otras circunstancias, como por el hecho de haber prestado servicios sobresalientes a la Academia o por tratarse de un familiar de primer grado de alguien ya enterrado en este lugar.

La parcela ubicada en el cementerio parroquial de San Javier se halla en un recinto de 1.000 m². Fue adquirida en marzo de 1951 a la parroquia de dicho municipio, pagando por ella el Ejército del Aire la cantidad de 35.020 pesetas. En diciembre de ese mismo año el obispado de Cartagena concedió a la Academia General del Aire su uso exclusivo a perpetuidad.



Commemoración a los caídos en el cementerio de San Javier

Las obras que le dieron su distribución actual concluyeron en julio de 1964, resultando curioso el hecho de que el ingeniero responsable hiciese constar en el acta de recepción que «esta obra ha empezado a usarse antes de su entrega oficial, habiéndose efectuado dos sepelios».

En 2007 se acometió otra notable reforma, consistente en el traslado de las tumbas que se encontraban en la parte vieja del cementerio, en la construcción de columbarios para el depósito de cenizas, a ambos lados del panteón central, y en un acondicionamiento general de la zona. El complejo cuenta en la actualidad con dos panteones que contienen, en total, 84 nichos y 50 columbarios, así como con 17 fosas en tierra y un osario.

El panteón central consta de 66 nichos divididos por mitad entre los sectores anterior y posterior. Ambas partes tienen tres alturas con 11 nichos en cada una. El panteón lateral, también de tres alturas, consta de dos bloques, uno con 15 nichos y otro con tres, situándose entre ambos dos fosas en el suelo de tierra, actualmente vacías.

El panteón militar de Torre-Pacheco fue construido en 1931, poco después de la instauración de la Segunda República española, a iniciativa del entonces jefe del Aeródromo de Los Alcázares, el comandante Ricardo Burguete Reparaz. De este panteón, como del resto de instalaciones militares relacionadas con la aviación, se hizo cargo el Ejército del Aire en 1939. En él se encuentran enterrados antiguos militares fallecidos durante la Guerra Civil y años posteriores. Se compone de una peculiar edificación de tres cuerpos, que se alza en la parte lateral de una exigua parcela de 54 m². La parte central del panteón es el osario, cuya puerta se sitúa en la fachada delantera. A ambos lados, y en oblicuo con respecto a ella, dos estructuras laterales o alas contienen 15 nichos cada una, en tres alturas.

El panteón mantiene un alto nivel de ocupación, pues de los 30 nichos únicamente cuatro permanecen vacíos. Sin embargo, la mayoría de las antiguas lápidas no contenían inscripción alguna o solo tenían marcadas a mano las iniciales del finado. En el año 2008 se acometió una reforma en sus instalaciones y entre otras actuaciones, en un acto de justicia hacia la memoria de los fallecidos en acto de servicio, todas ellas fueron reemplazadas por otras nuevas, sufragadas por el Ejército del Aire, que ya contienen el nombre del difunto y la fecha de su fallecimiento. •



Resumen extraído del libro *La Aviación y el Mar Menor*

Commemoración a los caídos en el cementerio de Torre-Pacheco

Personal de la Academia General del Aire fallecido en accidente de aviación

- 24-05-1946.– Caballero cadete Luis Blanco Muñoz.
 18-11-1946.– Teniente José María Aznar Acedo.
 15-11-1947.– Caballero cadete Tomás Lluna Reig.
 03-02-1949.– Teniente José Javier Arancibia Resines y cabo (mecánico) José Ruiz Ruiz.
 23-03-1949.– Capitán Juan Guerrero de Escalante y Marquina y teniente Antonio Cerrada Amo.
 18-01-1950.– Coronel Jesús Fernández Tudela; teniente coronel José Sáenz Flores; comandante Fernando Álvarez Cadorniga; capitán Rafael de Ugarte Ruiz de Colunga; teniente Ángel Ladrón de Guevara y Ortiz de Urbina; teniente (mecánico) Mariano Murillo Joven; alférez (montador electricista) Leandro Álvarez Fernández; sargento (radio) Julián Villagra Mayor; sargento (mecánico) Eliezer Giral Bestué; cabos 1.º (mecánicos) Mariano Barceló Arce y José García Ros; cabos 1.º Antonio Pellicer Ruiz, José A. Viescas Fernández y Miguel de Mesa Sánchez; auxiliar administrativo civil José Segado Jiménez; y operario de maestranza Francisco Barceló Arce.
 23-10-1950.– Teniente Carlos Corona Rosal y alférez alumno Lorenzo Machado Brier.
 19-05-1951.– Teniente Agustín Florian Llorente y caballero cadete Alfonso García Hernández.
 16-02-1952.– Alférez alumno Elías Ferreiro Vences.
 25-02-1952.– Caballero cadete José Luis Usandizaga Martín.
 29-02-1952.– Tenientes Luis Víctor Rosillo López y Antonio Durán Cidoncha, caballero cadete José Manuel Navalón Fernández y cabo 1.º José Dueñas Carmona.
 16-01-1953.– Alféreces alumnos Luis Pardo Albarellos y Salvador Soler Martí.
 13-02-1953.– Capitán Fernando Martínez Aranzadi y alférez alumno Emilio Calvo Salazar.
 21-05-1956.– Capitán Mariano Andreu Moreno y caballero cadete Ignacio López-Perea Lloveres.
 20-01-1959.– Alféreces alumnos Enrique Teigell Cea y Paulino Sanz de la Fuente.
 05-06-1959.– Alférez alumno Francisco Moreno Sánchez.
 23-11-1960.– Alférez alumno Antonio Verdura Planells.
 08-01-1963.– Capitán Juan José García Montoro y alférez alumno Rafael Almazán Riveros.
 25-04-1963.– Alférez alumno Julio Salvador Martínez.
 25-09-1963.– Capitán Félix de las Heras Andrés.
 07-10-1963.– Capitán Manuel Sánchez Martínez y alférez alumno Eduardo Fernández Corral.
 21-06-1966.– Alférez alumno Juan Antonio Llanos Sáez.
 31-10-1968.– Capitán Carlos Lumbreras Salcedo.
 06-06-1972.– Capitanes José Ramón Ororbía y Robatto y Pablo Sánchez García, y soldados alumnos (pilotos de complemento) Juan Carlos Mateo Cabrera y Javier Serrano González.
 24-11-1972.– Capitán Emilio Turrión Álvarez.
 17-12-1973.– Teniente Luis Miguel Bouzas Álvarez.
 11-07-1975.– Comandantes Manuel Bernabé Ruiz y Ángel Prada Viñas, capitanes Dionisio Carricondo Felices y Pablo Sedano Iguacel, y teniente Juan Francisco Conesa Martínez.
 02-10-1977.– Capitanes José M.ª Delgado Moreno y Alfredo Lago Palomeque.
 29-09-1987.– Capitán Carlos Montaña Navalpotro y alférez alumno Héctor de Haya Beyrer.
 14-09-1989.– Tenientes Ángel Martínez Lanao y Carlos Martínez Pérez.
 07-10-1991.– Alférez alumno Manuel Alonso Sánchez.
 03-10-1995.– Capitán José D. Maestro García y alférez alumno Manuel Lapuente Bujía.
 02-09-2005.– Capitán Francisco J. Cabezas Torres.
 27-01-2006.– Alférez alumno Gabriel Garrido Muñoz.
 26-04-2012.– Capitán Julio Castellón Bueno y alférez alumno Eduardo Francisco Castilla Rodríguez.

Descansen en paz