

Nomenclatura y bestiario de aviones y aviadores

JOSÉ LUIS MARTORELL GUIASOLA

... también se pueden construir máquinas de volar, fabricadas de tal manera que el hombre, estando en el centro de la máquina, la manibre con algún ingenio que permita a las alas, batir el aire como hacen los pájaros cuando vuelan...

(Roger Bacon 1214-1294)

EL primer avión que realmente voló, no era un avión, ni tan siquiera un aeroplano, era simplemente una máquina voladora.

Leonardo da Vinci en sus estudios sobre el vuelo humano llama a alguno de sus ingenios, supuestamente volador, "ORNITÓPTERO". Desde entonces han sido muchas las denominaciones que han acompañado a los proyectos más o menos fantásticos (la mayoría más bien fantasiosos) de los "más pesados que el aire":

MÁQUINA PARA VOLAR, VEHÍCULO AÉREO DE VAPOR, CARRO VOLADOR, BUQUE AÉREO, BARCO PÁJARO, AÉREO-MÓVIL, MAQUINA VOLADORA AUTOMOTRIZ, MONSTRUO ALADO, etc. A esta lista no podía faltar una MÁQUINA VOLADORA ESPAÑOLA, así bautizada indudablemente por un patriota.

Y no solo inventores y periodistas se interesaron por cómo nombrar los artefactos que habrían de surcar el cielo sino que bien cortadas plumas contribuyeron a alargar tan nutrida nómina, como Víctor Hugo, quien propuso AEROSCAFO, como nombre adecuado para un posible ingenio volador. Y ya en el Quijote, su autor nos muestra a Clavileño que aunque solo vuela por los espacios siderales, en la imaginación del hidalgo y del escudero, es un caballo volador, presentado por los bromistas con la frase "Suba sobre esta MÁQUINA el caballero si tuviere ánimo para ello" (1).

Ya en fecha tan temprana como 1891 aparece en el Oxford English Dictionary la voz AEROPLANE, si bien no se generaliza hasta varios años más tarde y aunque la Cambridge University recomienda en 1911 el uso de AIRPLANE con preferencia a AEROPLANE, la recomendación no prospera entre los británicos. Los estadounidenses, por el contrario, se decantan por AIRPLANE de modo que en 1918 se admite ya oficialmente en las publicaciones del Ejército. En España lógicamente se prefiere AEOROPLANO.

Pero todavía en 1903, existían embriones de MÁQUINAS voladoras de las que solo una conseguiría volar. En los arenales de Kitty Hawk un extraño artefacto diseñado, construido y pilotado por dos geniales hermanos, los Wright, reco-

rre modestos trayectos, a más que modestas alturas y toma tierra sin graves consecuencias ni para los pilotos ni para la MÁQUINA. Los experimentos, mantenidos con el máximo secreto posible, culminan con éxito. Es el momento de presentar en sociedad a la criatura, no sin antes bautizarla. Y con toda justicia se le impone el nombre de FLAYER (VOLADORA). Por apellido, qué más normal que el de sus progenitores: WRIGHT FLAYER. Y al patentar el invento, como indicativo de que ya están en proyecto futuras versiones se



(1) Esta invitación, ligeramente modificada, pasaría a ser el lema de uno de los emblemas de las unidades creadas en nuestra Guerra Civil.

añade, como a reyes y papas, un ordinal. Cuando en 1907 el Departamento de Guerra de los Estados Unidos anuncia un concurso para dotar al Ejército de un vehículo aéreo, los Wright concurren con la WRIGHT FLAYER MILITARY. Poco después el Signal Corps ya cuenta con una AVIATION (2) SECTION, mientras el Ejército británico se enorgullece de su AEROPLANE Nº 1.

AVIACIÓN es palabra que comienza a utilizarse en publicaciones de los países latinos (AVIATION, AVIAZIONE) para designar la navegación de "los más pesados que el aire" y se generaliza AEROPLANO en sustitución de MÁQUINA VOLADORA.

En España, el coronel Vives es comisionado, en 1908 para estudiar en el extranjero "los dirigibles y AEROPLANOS en sus aplicaciones militares" (3).

En 1897, Clemente Ader construyó una serie de las, todavía, llamadas MÁQUINAS VOLADORAS, a las que bautizó con el nombre específico de AVIÓN, serie que concluyó con el fracaso del AVIÓN III. En 1905 Fernández Duro llamó también AVIÓN a su globo libre, lo que prueba que aún no se empleaba esta palabra como nombre genérico de ninguna clase de aeronaves.

Algunos hacen proceder AVIÓN, del pájaro del mismo nombre, de la familia de los vencejos que los ornitólogos llaman Delichón Urbica y que se encuentra en toda Europa y parte de Asia y África. Los más se inclinan por creer que la palabra deriva de AVIACIÓN y ésta del latín "Avis".

En el camino han quedado nombres tan pintorescos como AERODROME, aplicado a una todavía máquina voladora. También llama la atención que en nuestro país a un primitivo campo de aviación se le conociera como "LA VOLATERÍA".

Con la expansión mundial de la Aviación, a los innumerables modelos que engrosan el parque aéreo, se les dota de nombres y apellidos y hasta de "motes". El método más generalizado es anteponer el nombre de la casa constructora o el del ingeniero jefe del proyecto seguido de un número de serie. A continuación lo que se podría llamar el "nom de guerre" o más pacíficamente nombre comercial.

De esta forma surcan los cielos apellidos que se hacen universalmente famosos como TUPOLEV por la ex-URSS DASSAULT por Francia, CURTISS por los Estados Unidos, TOKUGAWA en el Japón, MESSERSCHMITT por Alemania o LA CIERVA en España. En la práctica estos nombres se reducen, utilizándose solo las iniciales o las primeras letras. Y no son solo los apellidos los que se encogen; en ocasiones no hay más remedio que reducir las denominaciones oficiales. ¿Cómo, si no, podría soportar el magnífico JU-82 la desmesura del apelativo con que se le afligió: STURZKAMPF-FLUGZENG? Pues abreviándolo elegantemente en STUKA. De AVIÓN-DE-COMBATE-EN-PICADO a ESTOQUE.

Una vez que el APARATO (4) es transferido a las Unidas y cae en las manos (manitas) de los pilotos que han de



volarlo, se le conocerá entre ellos con un "alias", generalmente cariñoso, aunque no siempre, que se extenderá rápidamente por todo el cotarro aeronáutico. Como ejemplos de alias afectuosos: EL BUCHÓN, EL PEDRO o LA PLANCHETA y con un punto de pitorreo EL PICIO o LA MONDA. El apelativo con que se le motejó al F-104 no parece ser de los más entrañables para los pilotos: ATAÚD VOLANTE.

Son tantas y tan variadas las ideas en que se han apoyado los fabricantes para bautizar a sus modelos, que hace interminable su catálogo.

Nuestra vieja conocida, la FLAYER, más parecía una cometa que un pájaro, quizá por que fue el estudio del comportamiento de grandes cometas lo que permitió a los Wright alcanzar el éxito. Después los aeroplanos ya van tomando configuraciones más parecidas a las aves o por lo menos, a insectos voladores. Pero por una parte da idea de la fragilidad de sus estructuras metálicas y revestimientos de tela el que apareciesen una DEMOISELLE o UNA LIBÉLULA; por otra el que no se pensase aún en combates aéreos, cuando se lanzaba al aire una TAUBE (PALOMA). Todavía no se le ve otra misión a la aviación que el reconocimiento y el enlace.

Cuando ya los aviones son concebidos para combatir, no parece que se piense en ellos como aves de presa, a juzgar por los nombres con que entran en liza. Durante la Guerra Europea o Gran Guerra (no se le ha llamado hasta mucho tiempo después I.W.W. ya que en su tiempo se creyó que sería la última) los ALBATROS, FOKKER o PFALD por Alemania y el SPAD o el SOPWITH por los aliados no dieron idea, en principio, de que iban a constituirse en letales máquinas de guerra. El último, con el sobrenombre de CAMEL (animal de reconocido mal genio, pero no feroz), no presagiaba que iba a ser el aeroplano que derribara el mayor número de aviones enemigos, el más famoso de los cuales sería el ALBATROS DREIDECKER de Richthofen, el Barón Rojo, quien había contabilizado, a su vez, ochenta victorias.

También determinadas aeronaves han pasado a la Historia de la Aviación con nombres propios. Basta recordar, entre otros, al ENOLA GAY que inauguró la Era Atómica; al SPIRIT OF St LOUIS con su travesía transatlántica y entre nosotros el JESÚS DEL GRAN PODER, el CUATRO VIEN-TOS o el PLUS ULTRA protagonistas de hazañas sobradamente conocidas.

(2) El United States Air Force Dictionary atribuye origen francés a la voz AVIATION y sus derivados.

(3) Vives, en su informe, recomienda la adquisición de un dirigible, pero considera prematura la incorporación de AEROPLANOS al Ejército, quizá influido por el accidente que sufrió el biplano de Wright, pilotado por éste y con Vives a bordo.

(4) Durante la Guerra Civil fue muy utilizado el término APARATO por prensa y radio, para referirse a los aviones. En el aviso que daba el observador de un puesto de alerta terrestre, notificando el avistamiento de un avión de bombardeo y tres cazas, entre otros datos se decía: "El primer APARATO, por su vuelo lento y majestuoso es, sin duda, de los nuestros. Los otros tres APARATOS no parece que traigan buenas intenciones" ¡Un filósofo!

Igual ha sucedido con Unidades e incluso patrullas, como la ESCUADRILLA LAFAYETTE (5) de voluntarios norteamericanos sobrevolando El Marne y Verdun, o el GRUPO LAS CIGÜEÑAS francés, que con el alemán "CIRCO RICHTHOFEN" combatieron en los mismos cielos.

Para la secuencia con la que se confecciona lo que se podría llamar el DNI de una moderna máquina voladora puede servir de ejemplo el SABRE, que durante años nutrió las Unidades de la Mandos Táctico y de la Defensa y fue la base de la puesta al día de pilotos y mecánicos durante la modernización del Ejército del Aire.

El avión, si nace en los Estados Unidos, recibe una X como señal de que la criatura está en fase de experimentación. Pero aún en proyecto, se sabe que su futura seña de identidad será el nombre de su casa constructora. En este caso NORTH AMERICAN. Entregado a la Fuerza Aérea, se le adjudica la letra F, de FIGHTER y el número que le corresponde en el inventario de aviones de este tipo, completándolo con un sobrenombre más o menos espectacular: SABRE JET y ya tenemos la filiación completa:

NORTH AMERICAN SABRE/JET F-86-F.

Cuando unos cuantos Sabres fueron transferidos al Ejército del Aire español, no solo se le cambiaron los distintivos de nacionalidad; se adaptó su nomenclatura oficial al inventario más modesto de los cazas de nuestro país y en los timones de dirección apareció el C-5 seguido del número de serie; aunque fuera de documentos oficiales pocos habrán oído llamarlo así. Para propios y extraños, siguió siendo el F-86, pero eso sí, se tradujeron la letra y el número, conociéndose desde entonces como el EFE OCHENTA Y SEIS, o indistintamente el SABRE, palabra que no se tradujo, pronunciándola castizamente y despojándola de JET

Pasando a comentar los "alias" con que coloquialmente se han conocido la mayoría de los aviones, sorprende la fruición con que los aviadores han basado su inspiración en el animalario universal, no sólo para designar determinados tipos de aviones sino también situaciones, unidades, emblemas y a los aviadores mismos.

Si a Charles Lindberg se le llamó "EL ÁGUILA SOLITARIA", por su conocida hazaña, Orville Wright, en ocasión de un homenaje que se tributaba, no conforme de tener que pronunciar unas palabras, resolvió la situación diciendo: *"Señores, el único pájaro que yo sepa que habla, es el LORO, y ese no vuela"*. Y se sentó. Parece ser que el "pionerísimo" no estaba dispuesto a que su nombre se asociase a un AVE de tan torpe vuelo.

¿Podría considerarse una premonición el que el lugar en donde los Wright iniciaron sus vuelos, llevara el nombre de Kitty Hawk, AVE perteneciente a la familia de las falcónidas?

Oteando por cielos lejanos en tiempo y en espacio, las primeras piezas que saltan a la vista son las Unidades alemanas, que en 1914 se crearon con el nombre de JAGDSTAFFEL, es decir, ESCUADRILLAS DE CAZA. Si JAGD es la acción de perseguir animales con el fin de matarlos o apresarlos, es evidente que ya entonces se suponía cierta animalidad, bien en la presa o bien en el cazador (o en ambos como en el caso de la Cetrería). Por otra parte si se tiene en cuenta que, aunque no oficialmente los alemanes dividían la Unidad en TRAILLAS y COLLERAS y que con cierta jactancia, consideraban a los aviones enemigos como "el

(5) Una anécdota poco conocida es que la cabeza de jefe piel roja que servía de emblema a esta Escuadrilla, llevaba en su tocado la cruz gamada, que años más tarde se pintarían en las colas de cazas y bombarderos de la LUFTWAFFE.

pienso de los FOKKER" y más aún que los aviadores británicos veían los combates aéreos como DOGFIGHTS (PELEAS DE PERROS) no cabe duda del aspecto zoológico que se daba al enfrentamiento aéreo (6).

La afición a "animalizar" aviones alcanzaba también a sus tripulantes; valgan como ejemplos los de dos ases que combatían en campos contrarios: MAX IMMELMAN y GEORGES GUYNEMER. A éste se le consideró por sus jefes como "el más brillante CIGÜEÑA" (por el emblema que lucía en su SPAD 3) y aquel recibió el título de "EL ÁGUILA DE LILLE" otorgado por sus enemigos en referencia a la ciudad sobre la cual acostumbraba a acecharlos.

Es anecdótico que otras bestezuelas acompañaran a los aviadores y no en efígie, sino en carne y hueso en la referida época. Mientras en los barracones de la Escuadrilla Lafayette se jugueteaba con un par de cachorros de LEÓN (WHISKEY y SODA) los franceses, tenían una CIGÜEÑA (HELEN) ave que daba nombre a sus más famosas escuadrillas. Y hasta un sufrido animalito voló de paquete en más de una misión de guerra: un monito que se arrebujaba entre las ropas del piloto.

Formando parte del equipamiento (¿o será mejor decir de la tripulación?) de algunos aviones de reconocimiento, los observadores disponían de PALOMAS, que, soltadas en pleno vuelo, llevaban mensajes al aeródromo de partida (7).

Los voluntarios norteamericanos que combatieron en China en 1941 se dieron a conocer como los TIGRES VOLADORES, título que se adjudicaba a las personas, ya que aunque los aviones lucían en los fuselajes TIGRES alados, se había aprovechado la configuración del morro de los P-40 con que se nutría la escuadrilla, para darle la apariencia de fauces de TIBURÓN.

A la entrada de las instalaciones de un escuadrón portugués, un letrero advertía (¿advierte?) que por aquella puerta pasaban los HALCONES más feroces del mundo. Evidentemente, el apelativo se refería no a los aviones sino a sus pilotos.

En la Aeronautica Militare, la unidad escuadrón se denomina STORMO; consultado el diccionario italiano se comprueba que la primera acepción del vocablo significa "bandada de pájaros"

Si se echa un rápido vistazo a las "pinturas de guerra" que campean por morros, alas, fuselajes y colas se diría que cuando Noé abrió las compuertas del Arca, una vez resueltos los episodios del CUERVO y la PALOMA, las bestias de la Tierra y las aves del Cielo, corrieron a posar para que los diseñadores de estas pinturas se inspirasen en sus imágenes, satisfaciendo así la necesidad que tienen los aviadores de ponerse bajo la protección del tótem de la tribu o de pertenecer a un determinado clan.

Los animales, como símbolos nacionales, han abundado siempre en los blasones de la Heráldica. Muchos de ellos han servido como representación de imperios y naciones. El OSO RUSO, el LEOPARDO INGLÉS, el ÁGUILA ALEMANA, el LEÓN ESPAÑOL o el GALLO FRANCÉS entre otros han

(6) El tradicional grito, que en la cacería del ZORRO daban los británicos de avistar la pieza, TALLYHO!, pasó a ser aviso (a través de la radio) de "Enemigo a la vista".

(7) Los aerosteros ya emplearon este sencillo método de transmisión. En las "Instrucciones a los oficiales encargados de dirigir las ascensiones libres", que Vives publica en 1902, se especifica que en el equipamiento de los globos no han de faltar "ocho PALOMAS". El antecedente más lejano lo dan los navegantes fenicios que, desorientados en alta mar, soltaban PALOMAS para averiguar por la dirección de su vuelo, el rumbo a la tierra más próxima.



sustituido a la LOBA ROMANA o al LEÓN ALADO VENECIANO (8).

Muchos de los escudos que los guerreros griegos llevaban al combate, mostraban cabezas de monstruos o animales de torva catadura para que la vista de su imagen causara espanto en las filas enemigas. Pero cuando la turba zoológica se encarama universalmente a los costados de las aeronaves, en general no tratan de mostrar ferocidad alguna. El dibujo suele consistir en muchos casos, en una graciosa caricatura del "bicho" y el lema que le acompaña, es muchas veces, humorístico. Por otra parte, intentar dar aspecto feroz a un BACALAO o a un LORO, presentaría al artista un problema de solución harto difícil. Una excepción puede ser el ÁGUILA y sobre todo el TIGRE (con su pariente el GATO, considerado como un TIGRE en versión reducida).

El TIGRE, a cuenta de su leyenda de predador feroz y agresivo, ha sido escogido por los escuadrones de caza de varios países, como emblema. Entre estas unidades se ha formado una hermandad, cuyos miembros asisten periódicamente a los conocidos encuentros TIGER MEET, para disputar el trofeo TIGRE DE PLATA. Los aviones que concurren son decorados para la ocasión, cubriendo su fuselaje, total o parcialmente con las características rayas de la piel de SHERE KHAN (9), haciendo juego con los pañuelos de cuello de sus pilotos. El TIGRE que representa a los TIGRES españoles es el TIGRE DE DIENTES DE SABLE que resulta ser el padre fósil de todos los TIGRES, resucitado para la ocasión.

(8) En la Historia reciente, cuando la guerra fría, el líder chino reprochó al soviético de retirarse ante un TIGRE DE PAPEL, éste le contestó que el tal TIGRE tenía dientes atómicos.

(9) La invocación, repetida tres veces del nombre japonés de la fiera (TORA, TORA, TORA) fue la orden ejecutiva para iniciar el ataque a PEARL HARBOR.

No se debe pasar por alto una desviación herética de la zoolatría aeronáutica: la USAF embelleció (nunca mejor empleada la palabra) el morro de sus máquinas de guerra con unas delicadas figuras de piernas largas y pechos prósperos, diseñadas por el mundialmente conocido artista de origen peruano A. Vargas. Figuras que también aparecían en los manuales de vuelo, con la intención, sin duda, de interesar en su lectura a los jóvenes y no tan jóvenes usuarios.

Aventemos los malos pensamientos, y dejándonos llevar por el mismo viento volvamos a nuestra Patria que según la vieja canción también "su cielo es hermosa mujer" y echemos un rápido vistazo a los nombres y sobrenombres, distintivos y bestiario en nuestros aviones y aviadores.

Viejas y entrañables fotografías nos muestran cómo nuestros pioneros ilustraban el fuselaje de sus aviones. Baste recordar al perro del humorista Xandaró y las pinturas castizas y folclóricas con las que conocidos artistas, entre ellos Martínez de León, ilustrador de crónicas taurinas, adornaron a EL JESÚS DEL GRAN PODER, a mayor gloria de su hazaña. Así fue como bailarinas, moros, torero y TORO, acompañaron en su vuelo a ROCINANTE y a su inseparable RUCIO.

Naturalmente ninguno de estos dibujos representaban emblemas de Unidades, sin embargo estos dos últimos semovientes cabalgan actualmente en el emblema del Ala 14.

Pero es tras el estallido de la Guerra Civil, cuando insectos, peces, anfibios, aves y mamíferos, irrumpen con fuerza en los cielos españoles. A los aviones se les conoce por motes que se deben a alguna característica que los distingue y que certera y humorísticamente, ha prosperado entre los aviadores, pero que pronto traspasa los límites del aeródromo, de modo que si un bando cuenta entre sus filas con PAVAS o BACALAO, desde el otro se le combate con MOSCAS o RATAS.

Todavía es posible contemplar desde tierra los combates aunque sea difícil distinguir si aquél que es abatido, es o no, de los "nuestros". ¡¡¡Mira, mira como cae!!! ¡¡¡Es un "trimotor"!!! ¡¡¡No, no, que es un MOSCA!!!

Los emblemas de las Unidades recién creadas, son ocupados por una fauna caricaturizada o estilizada, que es ideada y aún dibujada por algún miembro habilidoso de la tripulación o del personal de mantenimiento y acompañada por un lema o leyenda, en la mayoría de los casos. Tanto los dibujos como las frases, son tratados con humor y desenfado, como queriendo evitar toda alusión a la epopeya o al peligro cierto que supone el día a día "en primera línea de fuego". Hasta se rivaliza entre Unidades, pues si una proclama la necesidad de "VISTA, SUERTE Y AL TORO", con recio sabor ibérico, otra la parodia con "VISTA, SUERTE Y AL...TURA". Si un Grupo elige una CABRA como representante, que indique el desequilibrio mental que se atribuyen a sí mismos los allí destinados y para disipar toda duda la acompañan con el conocido refrán "ni son... ni están", no pasa mucho tiempo sin que otra unidad gemela adopte también una CABRA y reconozca que "ni aquí tampoco".

En la "Casa de fieras" en que se convierten los costillares de los aviones, se da el caso de que un solo emblema encierra en su círculo más de un animal, como en el que tres ELEFANTES, sin duda por practicar el bombardeo nocturno, gimen el "no hay prenda como la vista". Pero el que parece llevarse la palma en lo referente a la acumulación faunística es la enseña de Morato en la que además de albergar el HALCÓN, la AVUTARDA y el MIRLO, ya conocidos, aún queda espacio para la alusión al TORO.

Concluida la contienda, las tres AVES, encuadradas en las sucesivas expediciones, que llevaron el nombre de Escuadrilla Azul, rompieron "el silencio helado de la estepa" rusa

donde se enfrentaron, entre otros, a los IL-2 a los que los pilotos españoles apodaban VACAS.

Pasa el tiempo, los Grupos Aéreos dejan paso a los Regimientos y a estos les suceden las Alas. El Ejército del Aire se reorganiza a fondo. Las recién creadas unidades exigen nuevos blasones que las distinguan. Las nuevas promociones de aviadores, al igual que hicieron sus mayores, acuden a un imaginario zoológico, para adoptar a los "animales de compañía" que muestren en sus blasones, como "armas parlantes" de la Heráldica tradicional, tanto la actividad de la Unidad como, a veces, la sede que la alberga. Así, si un Ala tiene su base en Morón ¿cómo no escoger como símbolo al famoso GALLO, sin duda un GALLO de pelea, y si acostumbraba a salir de la misma "sin plumas y cacareando", se le proporciona un buen sable y asunto concluido.

Hay otros escuadrones que se asientan en Zaragoza, que están dotadas con grandes (10) y pesadas cisternas para repostar en vuelo a hermanos sedientos; bueno, pues la representación más adecuada serán ELEFANTES, con manguera.... de estación de servicio y con el cachirulo aragonés en las cabezas.

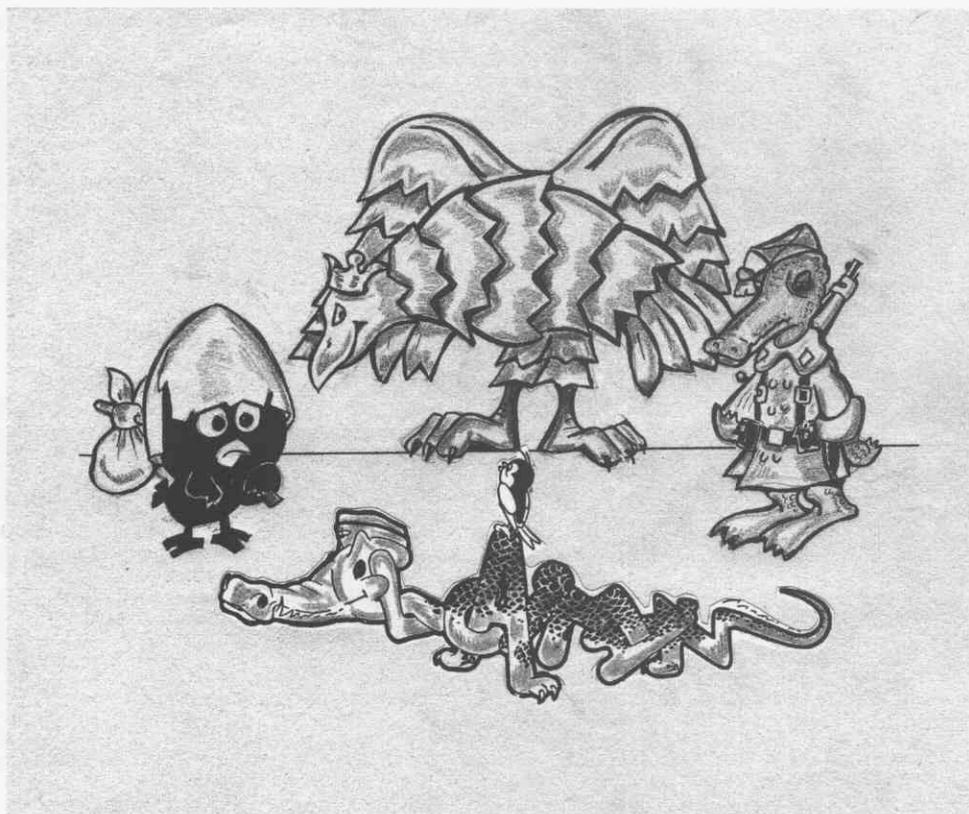
A todo "hijo de vecino" madrileño se le ha apodado siempre de GATO. Hágase entonces que el felino aparezca en el escudo y simbolice a los "colegui" de la capital. Ahora, eso sí, tiene que mostrar el carácter arisco que se atribuye al animalejo y que parezca un "GATO veramente infuriato" tal como lo describió, al verlo, un piloto italiano. Si se le acompaña con el amenazante "No le busques tres pies..." queda completa la intención del blasón. Un OSO, también castizo y enfurruñado, con bombín y pañuelo blanco al cuello (como el Julián de la Verbena de la PALOMA) paseó su desgarrada estampa por los aparcamientos de Torrejón.

La Escuela de Talavera escogió un LORO como representante, no por sus cualidades voladoras, (recuérdese el desprecio de O. Wright), si no por que su radiofaro transmitía las marcaciones en román paladino.

BÚHOS y LECHUZAS explican con su presencia que el vuelo sin visibilidad es la actividad principal de la Unidad.

De los aviones que constituían el Mando de la Defensa se puede decir sin caer en exageración que en sus costados se rugía, maullaba, cacareaba, gruñía o se relinchaba y rebuznaba en efígie. Una excepción la protagonizaba la HIENA, a la que una mordaza le impedía soltar su tenebrosa risa. Este carroñero, ya antipático de por sí, no contaba con ninguna simpatía, pero que ninguna, en el Cuartel General del Mando.

La zoofilia de los aviadores (en la 1ª y mejor acepción de la palabra) se manifiesta de otras formas además de las ya reseñadas. Recuérdese, como ejemplos, que el cuarto punto de la formación recibe, sin ofensa, el nombre de PERRO, que cuando varios aviones vuelan uno detrás de otro, vuelan en PESCADILLA, que un día espléndido para la navegación se describe como día de SOL y MOSCAS, expresión tan grata a los pilotos (y obispos). Como caso pintoresco es de señalar que en determinada Base se disponía de un au-



téntico GRAJO disecado, el cual, según los datos de temperatura proporcionados en el matutino "briefing", se colocaba en alguno de los soportes que a distintas alturas adornaban la Sala de Conferencias, a menor temperatura era más bajo el soporte utilizado, por que, ya se sabe: "cuando el GRAJO vuela bajo hace un frío del...".

Otra Unidad contaba con un determinado avión, que los jóvenes tenientes habían bautizado, con irónica reverencia, como "LA VACA SAGRADA", no se sabe si por que solo se permitían volarla los "más viejos de la localidad", o por la venerable antigüedad del aparato, ya que se rumoreaba que su altímetro marcaba en codos, el anemómetro en leguas y la escala de los depósitos de combustible estaba dividida en azumbres. Pero seguramente esto no era más que una exageración.

Serán pocos los individuos que hayan servido en el Ejército del Aire, sin haber llevado a cuestas, con más o menos paciencia, un alias producto de alguna característica personal o como consecuencia de alguna determinada anécdota que les haya sucedido durante su vida militar.

Así ha sido desde tiempo inmemorial, ya que los primeros aviadores, procedentes del Ejército y la Armada, trajeron consigo los sobrenombres que les habían sido impuestos por sus compañeros.

Las primeras promociones de la Academia General del Aire tenían, pues, precedentes. Y siguiendo la tradición pronto la mayoría de profesores y alumnos, disfrutaban de uno (o más) apelativos aeronáuticos, muchos de los cuales habían sido extraídos de un tratado de zoología. Sin ánimo de presentar un elenco exhaustivo, y confiando en una vacilante memoria, surgen del pasado:

El MURCIÉLAGO, LORO, CAMELLO, TORTUGO (así, en masculino), BORREGUITO, LANGOSTINO, PAJARITO, GORRIÓN y dos PATOS y medio, el PATO Mayor, el PATO pequeño y el CULOPATO; el MOSTRUO y el MONSTRUITO, el OSO, el CONEJO y la CONEJA, el MONO, la HIENA, el BICHO y el MATAPÁJAROS.

Algunos de ellos, hace tiempo, que "en humo de gasolina subieron a las estrellas", otros han seguido el mismo inelu-

(10) El JUMBO tomó su nombre del ELEFANTE de mayor tamaño del mundialmente conocido Cirro Barnun.

dible camino de modo más apacible. Sean estas líneas testimonio de un cariñoso recuerdo para todos ellos.

La Academia no agota aquí su nomenclatura faunística. El bar de Alumnos era el Bar del AVISPA, la instrucción de arrestados se conocía como EL CAIMÁN del que tomó su título la revista de los Alumnos, que más tarde cambió su cabecera por ÁGUILAS, nombre con que se conoce también internacionalmente a la Patrulla Acrobática de la Academia.

La Tropa ha seguido la tendencia general: apenas se dotó a la P.A. del casco blanco, los policías fueron conocidos como CALIMEROS, en alusión al pollito que, en los dibujos animados lleva por sombrero medio cascarón de huevo. La simbiosis entre las nuevas generaciones de aeronautas y las bestezuelas de Dios está asegurada.

Esta recopilación de datos se quiere concluir con una verídica anécdota que da fe tanto de la rapidez de respuesta de algunos aviadores como de que hasta por las ondas de radio se ha paseado en ocasiones alguna criatura irracional:

En cierta Escuela de Vuelo, regía la norma de efectuar la

aproximación según las reglas del vuelo instrumental, independientemente de que las condiciones meteorológicas la hicieran necesaria. Un piloto llega a Cono Alto y da su posición. La Torre responde con el preceptivo "AVISE EN CURVA". El piloto a la vista de la excelente visibilidad de que disfruta decide "bajar por derecho" y lo anuncia con un desenfadado "*¡no, no, voy a penetrar a lo burro!...*" Un corto silencio y alguien (?) pulsa el micro y emite un "*en ese caso, rebuzne en curva*".

El escriba recopilador da aquí fin al bestiario, cerrando apriscos o dehesas, madrigueras, pajareras y jaulas, reconociendo con agradecimiento, su deuda con los libros "Crónicas Aeronáuticas" del general González Granda, "Precursores" de Jaime de Montoto y otras publicaciones del IHCA; agradecimiento que hace extensivo a Carlos que con su arte ha sabido adornar estas páginas y mostrar fehacientemente lo que se expone en ellas. ■