La Tercera. Pilotos unidos en espera del primer cincuentenario

EDUARDO ÁNGEL RUIZ BUTRÓN

LA TERCERA: así nos llamamos y así queremos quedar para la posteridad, incardinados en la Historia de la Aviación Española. No más que una más de las promociones de Pilotos de Complemento, sin más méritos que el haber cubierto un hueco cuando fue necesario a nuestro país, y haber quemado, en aras del deseo y la ilusión, lo mejor de nuestra juventud. Para unos fue el comienzo de su futuro, para siempre ligados a la Aviación; para otros, una frustración, quizá la primera, de las que la vida otorga a cada uno, muchas veces sin merecerlo.

La Tercera promoción de Pilotos de Complemento, durante sus años de permanencia en el Ejército del Aire primero, y en las Fuerzas Aéreas después, de 1950 a 1954, no tiene una historia muy diferente de las demás. Sí, en cambio, a diferencia de otros, hemos permanecido fieles a la amistad y al compañerismo que un lejano día, era la época del hambre, nos enriqueció fraguándose en las Escuelas de Pilotos de El Copero y Las Bardocas; de Caza, en Morón, y de Polimotores, en Jerez de la Frontera.

El recuerdo de aquellos años, nuestros vuelos, los apuros, los éxitos, la vida alegre y confiada de unos entonces jóvenes, con firme vocación para volar, nos mantiene, a lo largo del tiempo, en una apretada piña, con escasos piñones díscolos.

La Tercera inició su andadura a primeros de septiembre de 1950 en el Pabellón Vasco sevillano, con el obligado y exhaustivo reconocimiento médico, el examen en Tablada para los que no habían superado el Examen de Estado (tan horrible entonces como hoy la Selectividad), y los primeros resultados: para 100 plazas de Pilotos de Complemento nos presentamos 104, 7 soldados y 97 paisanos; aprobados: 65, el 62,5%.

Lo más singular, lo realmente reseñable en estos días de nervios, de despiste y de mutuo desconocimiento, fue la entrada de un robusto y bigotudo catalán en la Compañía de Tablada. Así lo cuenta un testigo, McCody, o Codina el bien hecho: «¡Qué entrada la de Carpanta! ¡Buenos días, compañeros!, retumbó en toda la Plana Mayor. Acto seguido, o sea ipso flauto, se lanzó de cabeza sobre un camastro sin colchoneta. En tan cómoda postura abrió una maleta, de las de madera, atada con unas sogas, de las de esparto, y sacó una caja de zapatos de los del 45, y cuando todos creíamos que iba a cambiarse de herraduras, asió una cuchara, de las de palo, y con el mejor estilo «country», la introdujo en la caja y empezaron a saltar judías blancas (monchetas). En un prodigio de puntería viajaron hacia su boca a una velocidad estimada de 3 ó 4 «mach». En ese momento nació nuestro entrañable y nunca olvidado Carpanta, quien nos dejó para siempre en abril de 1983: un cáncer se lo llevó.

Los 65 salimos de Tablada: 39 para el Cortijo de El Copero, y los 26 restantes para Las Bardocas, dos lugares de encantamiento que han pasado a peor vida: El Copero saltó

Empieza la aventura.

Entrada al Cortijo. El Copero.

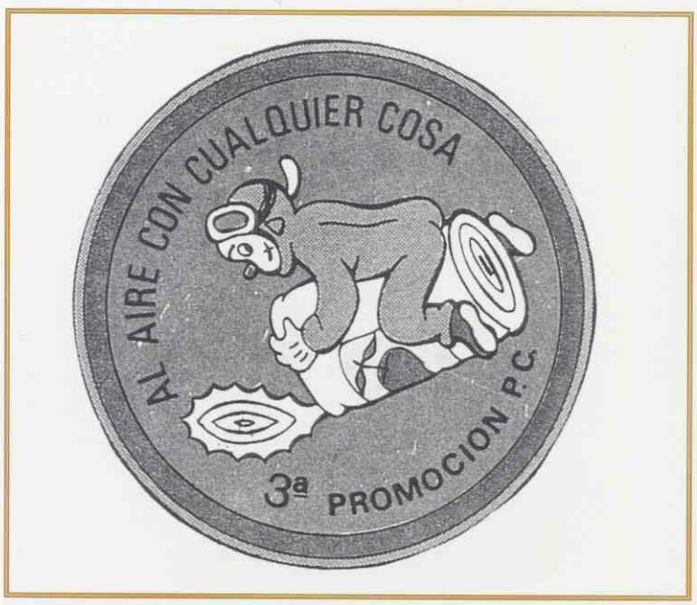
por los aires en «La Batalla de Inglaterra», y Las Bardocas se convirtió en un patatal cuando entró en servicio Talavera la Real.

Aquí empieza la historia de la Tercera: 12 de septiembre de 1950 (1).

ROMPETECHOS

LOS de La Tercera fuimos llegando por los pelos al fin de la Aviación primitiva, original y genuina. De entrada, la Bücker, el avión que nos enseñó a volar y del que todavía quedan algunas excelentes reliquias en vuelo.

Luciendo el «rokiski» de Pilotos nos enganchamos en el Götha, pesado pájaro panzón, pero con mayor envergadura y presencia que la efímera avioneta. Todavía hay por ahí fotos con algún «bombardero» lanzando su proyectil con la mano, volando sobre París en la Gran Guerra, 1914-1918. Al poco de abandonar nosotros tan curioso aparato, desapareció para siempre. Tan es así que ni en el Museo del Aire se puede admirar un ejemplar de su existencia.



El Copero 1950.

1) Los dos grupos de La Tercera, en El Copero y Las Bardocas, se publicaron en esta revista *Aeroplano*, en los artículos «Aquellas promociones...», firmados por Azaola, en los números 8 (p. 69) y 9 (p. 86), respectivamente.

Las Bardocas.

27 Curso de Caza. Morón 1951.

Jerez 1951.

Y para completar la instrucción, el maravilloso HS-42, un avión, avión, de verdad, todo un avión. El primer vuelo de doble mando tuvo la virtud de amansar hasta al más fiero de los profesores. Milagrosa y misteriosamente el vociferante profesorado enmudeció y de la noche a la mañana se convirtió en el más educado de los mortales. Claudio de la Cuesta Santos, el entrañable Pelícano, entre otros, pasó a ser una delicada damisela: «Con cuidado, ojo con el horizonte, hombre», «Despacio», «Por favor, sujeta firme y no mires al suelo»... se olvidaron de los padres, madres y del propio alumno que, para fastidiar, ahora iba delante, y no detrás como solía. ¡Qué trato, mi teniente! Exquisitez suma.

Pero, claro, el mejor escribano echa un borrón. Con este majestuoso avión pasó de todo. El primero que sufrió el «hachazo» fue el Mono, en Las Bardocas: 5 de marzo de 1951. El ileso y el HS casi para la basura. Al día siguiente, en la misma pista, le siguió el Mañico: también ileso, pero al pobre HS se le apreció hasta la «rotura de la caperuza de los balancines de los cilindros interiores».

Los del Copero no se quedaron atrás y al mes siguiente, el sevillano Rafa Benítez ensayó, con notable éxito y en colaboración con el tamariteño la Mula, «el Benitazo o el efecto del llamado hachazo Benítez.» Esta es una causa perdida y no encontrada; vamos, que no aparece ni en el Archivo General e Histórico del Aire.

Hubo más, pero de menor cuantía y gracia.

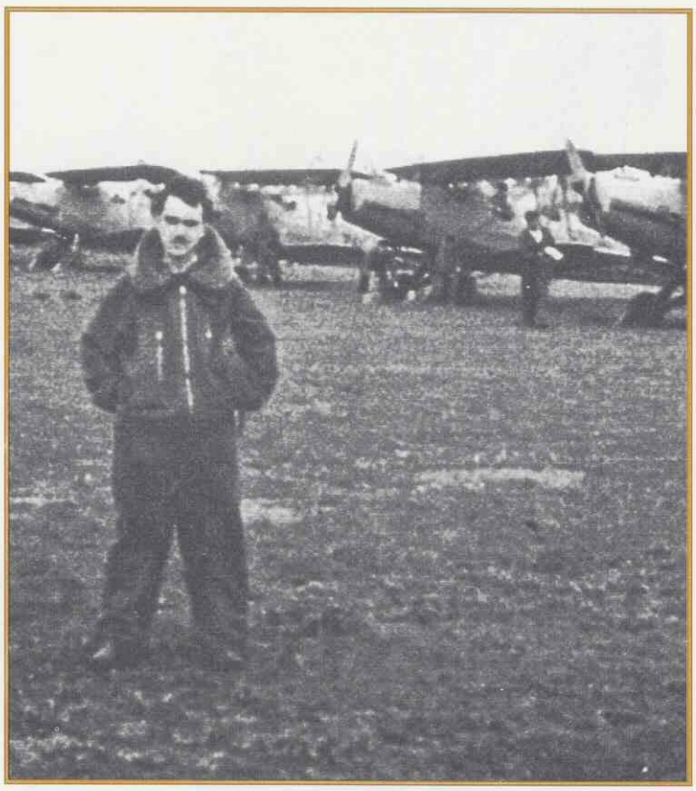
EL ACCIDENTE

NINGUNA gracia tuvo, en cambio, lo que en La Tercera conocemos como El Accidente. Ocurrió un malhadado día que llevamos grabados todos en la cabeza y en el corazón: 26 de junio de 1952.

Terminada la transformación abandonamos El Copero y Las Bardocas: unos a Morón para realizar el 27 Curso de Caza, y otros a Jerez de la Frontera al Curso de Polimotores. Estos completaron ese interesante Curso con tomas y vuelos nocturnos y viaje sin visibilidad. Por falta de balizaje adecuado en La Parra las tomas nocturnas se realizaban en la pista de Morón, que sí contaba con luces suficientes bordeando el campo. La noche trágica quedaban por soltar tres Alumnos Cabo 1.ª Pilotos: Mariano Aragón Camons, Manuel Espantaleón Jubes y Manolo Paz Durán (2). Al efectuar un despegue, a pocos metros del suelo, ya en el aire, el Jünkers T.2-114, pilotado por Mariano Aragón, se incendió y cayó sobre los campos del Cortijo de Arenales, a la sazón ganadería brava del Conde de la Maza. No sobrevivió ninguno de los ocho que en él volaban.

Impresionado, como todos, el Bela recuerda el día después: «El amanecer del día siguiente fue como uno más: los aviones preparados en la «línea» con sus motores rugiendo, esperaban cada uno de ellos al Piloto que lo elevaría hacia el cielo para realizar la clase práctica, como si no hubiese pasado nada. Ese debía ser el espíritu del aviador, nada podía frenar su amor al vuelo: la obligación de hacerlo, en este caso, formaba parte de la preparación para llegar a ser unos buenos Pilotos, al tiempo que también hombres curtidos por las más adversas circunstancias.»

La pérdida súbita de estos tres compañeros marcó a la Promoción. Entre risas, abucheos y lanzamientos al pilón, se habían liquidado los «accidentes» en las Escuelas, pero éste, el Accidente, quedó imborrable como el golpe inesperado con el que ninguno habíamos contado.



Línea irrepetible: Göthas.

PILOTOS SIN AVIONES, AVIONES SIN COMBUSTIBLE

NO son los versos de un mal poema: es, fue, la triste realidad que le tocó a La Tercera. En las Escuelas volamos los restos de una heroica Aviación, pronta a quedar reducida a la chatarra o, en el mejor de los casos, para epatar en un Museo.

Compañero inolvidable.

2) Los nombres de los Alumnos Pilotos de la Tercera fallecidos, por un lamentable error, no han figurado en la gran placa de mármol que en el vestíbulo de la Base Aérea de Jerez de la Frontera, recordaba al personal de la misma fallecido en los diversos accidentes. Los ocho que perdieron la vida fueron: Profesor: Capitán D. Antonio Fariñas López; los tres Alumnos Pilotos Cabo 1º, de La Tercera, citados; Sargento Mecánico Motorista: D. Antonio Pazo Pérez; Cabo 1º Montador Electricista: D. Antonio Ramos Fillola; Cabo Mecánico Motorista: D. Félix Gutiérrez Carmona; y Cabo Auxiliar de Fotografía: D. Antonio Cañadas Ros.

Dunn (†), *Elorza, Fdez. Guaza* (†), *Espantaleón* (†), *Castelbón* (†).

Había aviones nuevos, de pasados modelos entonces aún vigentes, y reliquias que habían surcado el aire durante la guerra, pero no sólo la de España, alguno había que cruzó Abisinia al mando del General Badoglio, como así atestiguaba algún Chirri de los de Morón.

La escasez de aviones la notamos cuando nos destinaron a los Regimientos en 1951. Más de un Piloto, con la aptitud para Caza demostrada, con el título bajo el brazo, tuvo que contentarse con ir de paquete en los viejos Jünkers o Pedros para ir a ver a la novia. Nunca más, después de la Escuela, pilotó un avión. Y cuando había aviones, no había con qué alimentarlos. Más que Pilotos éramos como marineros en tierra, sin la sal de Alberti.

De los 65 que ingresamos en Tablada obtuvimos el título de Pilotos, 44: 18 fueron baja y 3 fallecieron en el Accidente. Al cumplir los dos años, en septiembre de 1952, 14 Sargentos Pilotos fueron empaquetados para sus respectivas casas. Unos, los menos, porque fue su voluntad no seguir: tenían un futuro asegurado o, aburridos, se buscaron nuevas aventuras; el resto, los más, no pudieron prorrogar porque la situación era lastimosa. El Coronel Carrillo, azote y martillo de los de Complemento, preside una Junta de Jefes, en Tablada, donde empezaron nuestras ilusiones, para informar sobre la continuación de uno de la Tercera, y dice y firma: «Los Jefes que integran la presente Junta, no reconocen que el Sargento antes mencionado, reúna las excepcionales condiciones de aptitud para el vuelo, que determina el artículo 10 de la citada Orden, toda vez que durante su permanencia en esta Unidad ha efectuado muy pocos vuelos, debido a la escasez de material y restricción de carburante, si bien hacen constar que el citado Sargento durante su permanencia en la Unidad ha observado buena conducta.» Menos mal, el chico era buena persona, pero virgen como Piloto: la realidad es que durante su destino en Tablada no había realizado un solo vuelo como tal.

No obstante, algunos tuvieron más suerte, y otros peor. Catorce fueron a la calle y de los treinta restantes: dos fallecieron, uno en accidente pilotando una Bücker en Palma de Mallorca, y el otro se quedó en la mesa de operaciones del Hospital Militar de Burgos, Toni Frontera y Antonio Castilla, respectivamente; uno ingresó en la General, Angelito Madrid, quien siendo Capitán se pasó a Iberia, y otro, Carlos Elorza, hijo de «papá Echaluce», el serio y rígido Teniente Coronel Elorza Echaluce, ingresó en Aviaco, para más tarde incorporarse a Iberia también; y veintiséis continuamos en el Ejército, con varia suerte, pero casi todos volando.

AUXILIARES DE CONTROL DE VUELO

LOS supervivientes tuvimos la feliz oportunidad de abandonar nuestros destinos, alguno vino desde la lejana Villa Cisneros, para durante unos días reunirnos en Salamanca, en la Escuela Superior

de Vuelo. El motivo: realizar un Curso de Auxiliar de Control de Vuelo.

A todos nos hicieron los ojos chiribitas cuando al llegar, en enero de 1953, con nieve hasta la rodilla, nos topamos con un B-25, el North American B-25, Mitchell,... que no volaba. ¡Vaya por Dios! Y no es que no pudiera volar, es que no lo volaban. Durante la Guerra Mundial hizo un aterrizaje forzoso en territorio español y, como eramos neutrales y el avión yanqui, nos quedamos con él. En 1949 se hizo cargo el Ejército del Aire, lo restauró y lo llevó a la Escuela Superior de Vuelo, para poco después, como a todos nosotros, mandarlo al desguace. Menos mal que años más tarde, en 1983, se pudo comprar otro ejemplar de B-25, a la Military Aircraft Restoration Corporation, que lo tenía aparcado en Málaga, y hoy luce en el Museo del Aire.

El Curso prácticamente no nos sirvió para nada, pero la verdad es que lo pasamos muy bien, y esperamos que en Matacán hayan olvidado el paso de esta tropa de Sargentos Pilotos, cuyo comportamiento, sin darnos cuenta, no fue ejemplar.

UN CORONEL POR LOS SUELOS

LAS cosas que pasan. Una con guasa: nuestro Piloto palentino estuvo destinado en Reus y más tarde en Valladolid; en esta ocasión muy cerquita de casa y de la novia. Una mañana, romántico, fue a saludar a la chica, con su avión y, mira por dónde, en el mismísimo Palencia se encontró con la celebración de una boda. No lo pensó dos veces: pasada rasante, y al suelo novios, invitados y ... el Coronel de la Base. ¡Me moría de risa. No podía más! Y, en llegando a Villanubla, final del vuelo: arresto de un mes «por sobrevolar la capital de Palencia a altura prohibida». La verdad es que el bueno de Valentín Marcos Clavero no reparó en los invitados uno por uno.

Otra de risa: al Rayo, nuestro fantasma particular, le cupo el alto honor de dar la novedad al inolvidable Ministro del Aire, el Teniente General González Gallarza, con una escopeta de aire comprimido. Y no fue adrede. Estaba el Rayo, un día de primavera, precioso, de Guardia en la Base de Getafe. Antes del toque de diana decidió dar un paseo, acompañado del turuta, para cazar algunos pajarillos (entonces permitían comerlos y estaban buenísimos). En éstas que ve acercarse un coche negro, despacio, despacio, hacia la Base. Sale corriendo perseguido por el corneta, no le da tiempo de formar la Guardia, y da la novedad al General, en posición de firmes, con la escopeta que llevaba en la mano. González Gallarza miró y mandó que siguiera el coche. ¡Era Eduardo, que si llega a ser su hermano Joaquín, aún le dura el niquele!

POLLOS A MILLÓN O UN MILLÓN DE POLLOS

LAS pasadas eran, y supongo que seguirán siéndolo, la sal del vuelo, que se lleva en la sangre, como la vocación. Ocurre, sin embargo, que a veces da más disgustos que una vaca loca.

Nuestro Armando Fernández Guaza, un chicarrón maño, más bueno que el pan, fue destinado a Reus. Un bonito día de junio, con estado del tiempo «bueno», salió con la Bücker EE.3-348 y se encontró «con un cable en pasada que produjo la rotura del montante anterior derecho, punta del plano superior derecho...», desconociéndose «si produjo rotura de cables de alguna Compañía Eléctrica o Telefónica».

Carlos se escribe con Gracia.

Se supo después, cuando los propietarios de un buen número de granjas avícolas pusieron el grito en el cielo implorando por sus miles y miles de pollos muertos al desconectarse el fluido eléctrico. Resumen: dos meses en un castillo y se licencia de Brigada, no de Alférez como le correspondía.

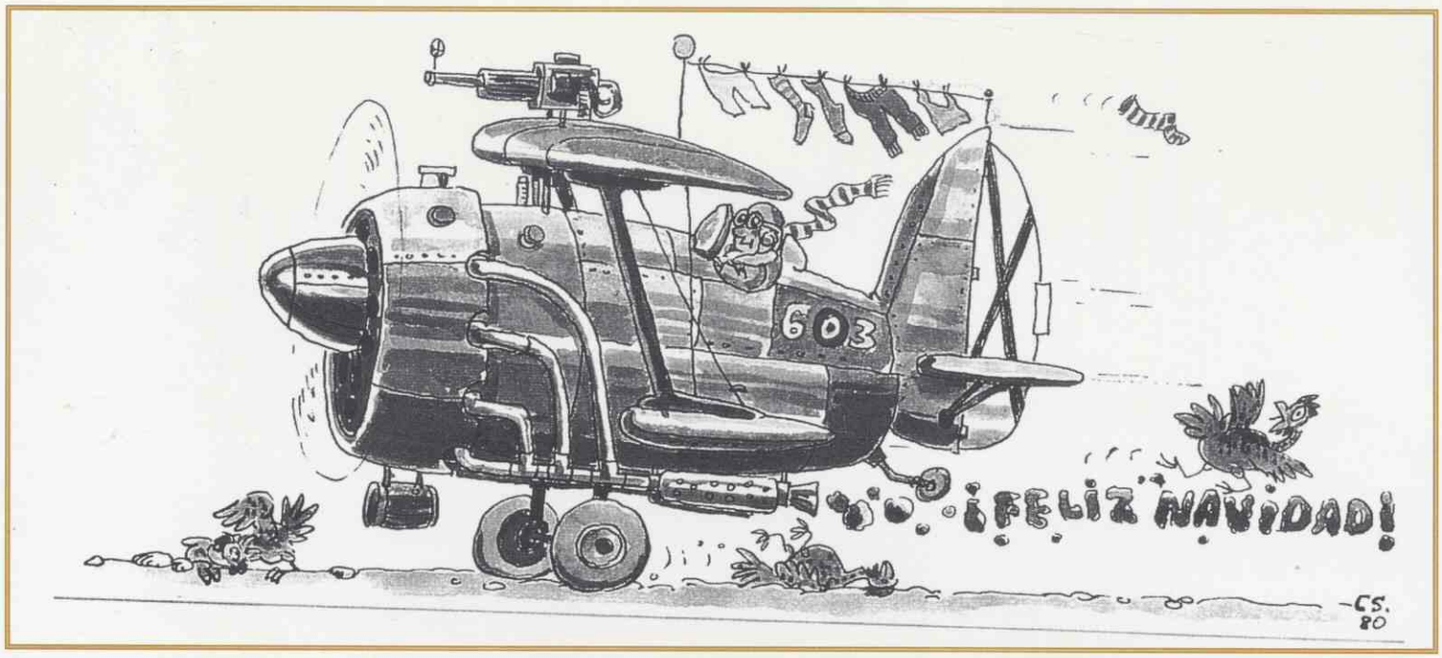
Armando, ocho años más tarde, copiloto de la Compañía de Aviación Peruana Faucett, se estrelló en un DC-3, con un cargamento de tabaco y algodón, contra el Macizo Machete, haciendo la ruta de Picota a Trujillo, en la Cordillera Central Andina, junto con toda la tripulación que comandaba el Capitán Martínez de Pinillos.

LOS QUE VOLARON AL INFINITO Y LOS QUE QUEDAN

LA Tercera terminó su rápida carrera militar en 1954, contra su voluntad: no pudo ser más. Los de la Cuarta pudieron acogerse al decreto que permitía continuar en el Ejército a los Pilotos de Complemento, pero los de la Tercera no. A finales de 1954 marcharon a sus casas 8 Alféreces, 1 Brigada (Armando, el de los pollos) y 17 Sargentos.

No fue fácil encontrar acomodo en la vida civil y, menos aún, en la aeronáutica. Pocos fueron los que lograron continuar volando. Además de Valentín Marcos, Carlitos Elorza y Ángel Madrid, consiguió entrar en Iberia, al cabo de unos años, Rafael de la Torre, el Niño Mamalón, fallecido en 1994.

Salvador Muntán se organizó por su cuenta y hasta hace pocos años se ha mantenido fumigando, al frente de una Compañía propia; el Mono, que nos abandonó para siempre, también en 1994, se recorrió España entera captándola con su cámara, como Piloto de Paisajes Españoles; Pepe Blanco San Pepe y Orestes Serrano, se han batido el cobre como profesores de Aero Club. Este Orestes protagonizó otra de risa, siendo Brigada. La Nochebuena de 1953 «al dar un viraje sobre el pueblo de Villavaliente experimentó una pérdida de velocidad, dando un hachazo y chocando contra el suelo». Pilotaba la HM. 32-8 y el informante desconoció la fecha y el lugar: 24 de diciembre y Villavaliente, donde 22 años antes había nacido el tal Orestes. No pasó del susto.



«Feliz Navidad».

Siguieron ligados al vuelo, unos en el aire y otros en tierra, Álvaro Ortiz, el Polot, instructor de VSM que llegó a dirigir la Escuela de Monflorite antes de jubilarse; el tío Gilito, Oficial de Aeropuerto, se compró una avioneta y resolvió el problema; José Juan González, Calandraca o el Gancho, que fue recompensado con una Medalla de Sufrimientos por la Patria, tras el accidente que sufrió en el Jünkers T.2-218, pilotado por el Teniente Oyarzábal y el Brigada de Complemento Luis de Borbón, en 1953, ingresó como Controlador Aéreo, y se dedicó al QBI en la preparación de los Pilotos de Iberia. Controladores Aéreos fueron también Tomás López, el Canario, fallecido en 1983, y los Rafaeles de Lemus y Carrillo, y otros, Oficiales de Aeropuerto: Jesús Tizón, Medalla de Sufrimientos por la Patria, por un accidente sufrido pilotando la Bücker E.3-82 en 1954, dirigió el de Córdoba y se jubiló en San Pablo, y el Moro, Juan Luis López. Excepto éste y el tío Gilito, Ignacio Gil Becerro, todos los demás de la Tercera están ya jubilados: el más joven nació en agosto de 1932.

Lejos de la actividad aeronáutica, los tercerolos restantes, con sus ilusiones bajo el brazo, tuvieron que dedicarse a diferentes menesteres: a la banca, Perico Cantalejo, jubilado como Director del Banco de España de Toledo; Rafa Benítez, alto cargo del Exterior, y el Ratón, Julián San Valentín, y Eduardo Martínez en unos de capital privado. Otros quehaceres: La Mula, Luisito García Berdié, se dedicó a sus labores; a las agrarias el Maño y Quico, éste fallecido también en 1986, y al comercio y la industria, Diego Miralles y el Dromedario; Carlos Sánchez, ingenioso y excepcional artista, marchó a USA y Canadá para maravillar a los telespectadores con sus dibujos animados; el Pájaro Loco, Jacinto Martínez Torrens, emigró más cerca, a Suiza, para dedicarse al negocio del chocolate; a la educación se lanzó Julio Olavarrieta; a las artes gráficas Juanito Font; a la comunicación inalámbrica, Sandoval; al vino de Jerez, el Pachorra, Joaquín Guzmán; y a la comunicación escrita y audiovisual, el que esto escribe.

Nos abandonaron para siempre, además, Juanito Dunn, Tormes, Espel, y Ricardo Castelbón, nuestro particular cantante de tangos.

JUNTOS PARA SIEMPRE

Si algo distingue a La Tercera es el tesón por conservar la amistad y el compañerismo al cabo de tantos años. Lejos, e inexistentes ya, El Copero y Las Bardocas, la Tercera sigue.

A los trece años de la diáspora, en 1967, se celebró la primera reunión en Cuatro Vientos, en el Aero Club de España. En 1975, el XXV Aniversario del ingreso en las Escuelas, fecha que rige como símbolo e inicio de la promoción, tuvo lugar en Sevilla. El XXX en Castellón. Nuevamente en Sevilla, con jura de la bandera constitucional incluida y posterior visita a S.M. el Rey, el XXXV. Palma de Mallorca acogió los fastos del XL. Y, en vista de que la vida se va acortando, ya no se celebran cada cinco años, sino cuando lo decide la mayoría. Así, el XLIII fue en Málaga y el XLV en Madrid. Ahora se prepara el XLVIII en Zaragoza y el L, el año 2000, se espera que sea sonado.

Con el recuerdo de unos años irrepetibles, en lo mejor de la vida, La Tercera ha extendido su vocación aérea a sus mujeres, a sus hijos, y ya a sus nietos, quienes acompañan a la veterana tropa, marcando un hecho diferencial con otros grupos que no han tenido la fortuna de poder aglutinar ilusiones, recuerdos y voluntades.

En la Tercera se han hecho realidad las palabras del mexicano Premio Nobel Octavio Paz: «Fraternidad no con los muertos –qué sabemos de ellos y qué saben ellos de nosotros– sino con los vivos sufrientes y mortales». Pero también nos acordamos de los que se fueron para no volver. La última reunión, antes de que llegue la de Zaragoza, ha tenido lugar en el Castillo de Villaviciosa de Odón, acogidos por el Archivo General e Histórico del Aire, donde se atesoran los documentos que componen la vida de nuestra Aviación, tan vieja o tan joven como nuestro siglo. Hemos celebrado el XLV aniversario del Accidente: 26 de junio de 1996.

Texto y fotos: Eduardo Ángel Ruiz Butrón.
Dibujos: Carlos Sánchez Martín
Alféreces Pilotos de La Tercera.■