



## Derribado

JORGE FERNÁNDEZ COPPEL

**14** de julio de 1943, sector de Kursk, vieja Rusia. Un joven oficial español, agazapado en el cauce seco de un río, consulta no sin cierta preocupación su brújula de bolsillo; la marcación es rumbo SW, parece ser la correcta, con un poco de suerte conseguirá llegar sano y salvo a las líneas alemanas, su gran objetivo. Atrás queda su fiel Fw-190 totalmente acribillado por las balas enemigas, no hace ni media hora que ha sido derribado sobre tierra de nadie. Mientras avanza con precaución un sinfín de preguntas se entremezclan en su cabeza. ¿Seré hecho prisionero?, ¿me fusilarán?, ¿y si me cogen?, ¿me mandarán a un campo de prisioneros? Para aliviar un poco la tensión su mente vuela hacia su natal Salamanca, sus campos y sus toros. No en vano su nombre es Manuel Sánchez Tabernero de Prada, uno de los apellidos más ilustres de la hermosa tierra castellana.

—Mi general, la verdad es que cualquiera que le viera en su finca tratando el ganado, lo que menos pensaría es que usted ha sido un piloto de combate.

—Pues sí, es cierto, pero todo se debió a las circunstancias políticas de aquella época que desembocaron en la tragedia de la guerra civil, y que llevó a muchos jóvenes como yo por caminos insospechados. Donde yo nací, en Llen (Salamanca), un 2 de agosto de 1916, te puedo asegurar que la aviación no era precisamente el tema de conversación principal. Jamás apareció por allí un avión y creo que tampoco un aviador, ni vestido de paisano, por lo que tenía pocas o ninguna probabilidad de pensar algún día en alcanzar esta profesión.

—Entonces todo se debió al alzamiento militar del 18 de julio.

—La providencia quiso que aquel día cambiara mi vida. Me dirigía precisamente hacia Santander con mi madre para visitar a mi abuela cuando al pasar por Salamanca, notamos un gran movimiento de gente, rápidamente nos enteramos de lo sucedido. Una sección del regimiento de infantería de La Victoria mandada por el teniente Marcelino Velasco Grande, con orden de hacerse cargo del Gobierno Civil, al llegar a la plaza mayor oyeron gritos de viva la República y algunos disparos. El teniente Velasco ordenó rodilla en tierra y mandó fuego, muriendo algunas personas. No se produjeron más incidentes en Salamanca y ésta quedó en zona nacional.

—¿Cómo reaccionó usted? ¿Se alistó inmediatamente?

—Bueno, yo como cualquier joven de ambos bandos lo que quería era combatir. Pero regresé a Llen donde con mi padre me presenté en el cuartel de la Guardia Civil ofreciendo nuestro coche. Nos proporcionaron un fusil, munición y con un sargento y un número nos dedicamos a destituir gestoras nombradas por el frente popular en los pueblos de las cercanías, Sierra de Gata y Peña de Francia.

—Tras estos primeros servicios “no de guerra” al joven Sánchez Tabernero le llegan las noticias de que se están formando columnas de falangistas para salir al frente y poco tarda en presentarse.

—Llegué al cuartel de La Victoria y me alisté en una columna que se estaba formando al mando de un comandante de la Guardia Civil llamado Doval, contando como único apoyo de una sección de ametralladoras. Debíamos partir rápido hacia la provincia de Avila, donde al parecer se estaban concentrando milicias enemigas de Madrid, por los pueblos de Cebreros, Navalperal de Pinares y las Navas del Marqués con objetivo la ciudad de Avila, para desde allí tomar por la espalda el puerto de Los Leones y Somosierra



El cabo Manuel Sánchez Tabernero en una trinchera, frente de Santander, noviembre 1936.



*Durante el curso de observadores, izq. Curro, Tabernero y Jorge Molina (1938).*

donde se habían hecho fuertes voluntarios del Requeté y Renovación, junto con algunas unidades del Ejército.

Paseando entre los encinares de Llen el general Tabernero mueve las manos sobre unas lomas imaginarias explicando cómo se desplegaron las tropas, se nota en su semblante que aquella primera etapa de la guerra le marcó en profundidad.

—Lo tienes que entender. Yo tenía diecinueve años y era la primera vez que salía de mi casa. Era como una aventura en la que nadie pensaba que podía morir. Pero bueno, como te iba diciendo, llevábamos un fusil con cien o ciento cincuenta cartuchos de dotación, un gorro, un mono, unas alpargatas y una manta. Nos mandaba un teniente de Infantería y un capitán de Regulares y en camiones nos dirigimos por la carretera de Avila a Madrid. Tomamos el desvío a Navalperal, todavía de noche, descendimos desplazándonos en columna de paseo hasta que empezó a amanecer justo cuando divisamos el pueblo. En ese momento nos frieron a tiros que nos hizo desplegar más que deprisa y como pudimos nos parapetamos tras unas cercas de piedras de las que hay en los campos para guardar el ganado y que de momento fue nuestra salvación. Siguieron tiroteándonos hasta cerca del mediodía y desde nuestra posición vimos llegar varios trenes con refuerzos a la estación



*La Escuadrilla 6 G-28 pasando frío en Alfaman (1938). Elvira, Olivera, López de Haro, Machín, Lauciriuca, Vives, Castro, A. Kindelán, Pombo, ? Goizueta, Peña. Sentados: "El machote", Gutiérrez Albertos, San Román, Retuerto, "El Burreño", Tabernero.*



*El teniente observador Manuel Sánchez Tabernero junto a su Savoia SM-79 (28-54) del 6 G-28 con el que realizó la mayoría de sus 121 servicios de guerra.*

de Navalperal, comprendiendo los que nos mandaban que acabarían machacándonos si no nos replegábamos.

Este fue el primer contacto real en la guerra del joven Sánchez Tabernero, en él vio los primeros muertos y tuvo que ayudar a algún compañero herido que apenas podía moverse. Tras disolverse la columna del comandante Doval, se incorporó a la falange de Ávila tomando parte en el avance hasta el puerto del Pico, ocupando sin resistencia la Venta Pasquilla y la Venta del Obispo. Esta zona quedó parada y como voluntario que era y por tener en Santander parte de su familia pidió la centuria de esta provincia que mandaba un hombre llamado Goya, más tarde fue asesinado en Salamanca.

—Mi general, ¿cómo se le ocurrió ingresar en aviación?

—Estando en la centuria de Santander un amigo mío llamado Luis Gómez del Barco que tenía un hermano aviador, laureado de la guerra de África, me contó que había pedido el curso de tripulante de avión de guerra; así que yo me animé y pedí el siguiente. Si he de ser sincero, realmente la aviación no me decía nada (porque no la conocía), pero estaba harto de pasar frío y de estar siempre empapado. Por todo ello recibí con ilusión un comunicado de la jefatura de Aviación para realizar el curso de oficial de aeródromo en Salamanca. Aunque no era lo que había pedido, decidí enterarme de qué se trataba. Por lo menos de momento salía de allí y con el correspondiente permiso me trasladé a Salamanca y me presenté en la jefatura del Aire, que estaba en lo que había sido el convento de los jesuitas. En un despacho me recibieron dos capitanes; más tarde me enteré que a uno le llamaban "El pontón" y el otro que era muy bajito, Cipriano Rodríguez "Cucufate". Me pusieron al corriente, era un curso con duración aproximadamente de un mes y que si lo superaba me concederían el grado de alférez provisional de Aviación, siendo mis cometidos el cuidado y funcionamiento de los servicios en los aeródromos. Como yo había quedado en puertas para ser admitido en el curso de tripulante y estudiaba químicas, estos cursos podían convenirme y encajar muy bien.

—¿Entonces usted no sabía en lo más remoto qué era aquél curso?

—Mira, yo no tenía ni idea de lo que era volar y prácticamente no había pensado en ello, si bien comprendí que era un buen enchufe; me avergüenza aceptarlo a mis años pero he de ser sincero por la profesión que me haría el hombre más feliz del mundo. Les dije a los capitanes que prefería esperar al siguiente curso de vuelo, a lo que me contesta-



Fotografía realizada por el teniente Sánchez Tabernero el mismo día de la entrada en Barcelona.

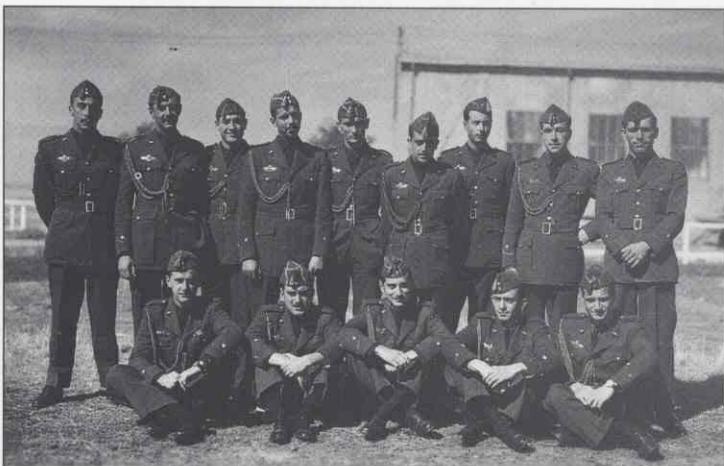
ron que no podía ser porque se había decidido que el que renunciara a un curso convocado por la Aviación no se le volvería a llamar a otro y me aseguraban que si quería volar, una vez ingresado y siendo oficial tendría oportunidad de acceder a un curso de vuelo.

Así fue, y el hoy general Sánchez Tabernero se incorporó al curso de oficiales de aeródromo en marzo de 1937, siendo promovido al empleo de alférez y destinado al mando de la unidad de automóviles de la Primera Región Aérea en Talavera de la Reina y posteriormente a Avila a las órdenes del capitán Abellán.

Por fin es convocado a un curso de tripulantes en el aeródromo de Málaga incorporándose el 20 de marzo de 1938. Allí mismo asciende a teniente con fecha 5 de julio finalizando el entrenamiento el 13 de julio.

—¿Cuál fue su primera unidad de combate?

—Me destinaron al 6G28, al mando del comandante Vives, en el aeródromo de Alfamén. La unidad estaba equipada con Savoia SM-79. Yo quedé encuadrado en la primera escuadrilla mandada por el capitán López de Haro, pero al poco tiempo ascendió a capitán Alfredo Kindelán y se hizo cargo de la misma. Haro se marchó y yo seguí volando con Zúñiga que había sido piloto civil. El avión era fantástico, muy rápido, 360 kilómetros hora en crucero, lo que casi nos hacía inalcanzables para los cazas del momento. Volábamos normalmente 5 tripulantes, el piloto y el copiloto, situados lado a lado y con mandos completos cada uno. Por detrás y en un compartimento separados se alojaba el radio (aunque casi nunca llevábamos) y el mecánico de vuelo. El



Academia de Aviación, León, 20 de diciembre de 1942. ? Aledo, Palencia, ?, Equiza, Sánchez Tabernero, Santos, Fuentes. Sentados de izquierda a derecha: Pagala, ?, Escalante, Valiente.

puesto de bombardero estaba en la parte central del fuselaje, justo delante de las bodegas de las bombas. Teníamos un buen armamento defensivo: tres ametralladoras Breda Safat de 12,7 mm y una Lewis de 7,7 mm para tiro por las ventanas laterales. Dos Bredas estaban situadas en la típica joroba, una fija apuntando hacia delante era operada a distancia por el piloto, mientras que la otra dirigida hacia atrás era accionada por el ametrallador. La tercera estaba situada en el puesto ventral e iba hacia atrás; era la mía.

—¿Tuvo algún incidente durante la guerra?

—Pues no, únicamente los sustillos de antiaérea y en una ocasión la suerte de dar con un piloto de caza republicano no muy experto. Nos encontrábamos en bombardeo sobre el aeródromo de Vendrel, justo al salir del ataque se nos paró un motor y comenzamos a quedarnos rezagados cuando miré hacia atrás y vi un caza que se aproximaba hacia nosotros (era un I-16) y nos ametrallaba en una única pasada muy mal hecha, aterrizamos sin novedad en Alfamen.

El 1 de abril de 1939 finaliza la guerra donde el teniente Sánchez Tabernero totaliza 121 servicios de guerra con 316 horas de vuelo, siendo destinado al aeródromo de Granada, donde realmente empiezan sus peripecias en Aviación. La suerte a partir de ese momento nunca le abandonaría.



El teniente coronel Noromann, jefe de la Escuadra Mölders, condecora al teniente Sánchez Tabernero con la Cruz de Hierro por su primer derribo.

—Pues realmente así fue, la verdad es que no me puedo quejar, nos destinaron al 5º y 6º Grupo al aeródromo de Granada. Frecuentemente salía un avión con destino a Madrid para que el personal pudiera visitar a sus familiares y hacer un poco de estafeta. Yo me apuntaba siempre que podía y un día le pedí a Peña, que era piloto, que me llevara junto a otro observador el teniente Ramírez, su apodo era el "Burreño", llegamos a Madrid sin novedad y a última hora nos reunimos para el regreso. La mayoría de los observadores habíamos echado la instancia para pilotos y aprovechándonos de ello le pedimos a Peña que nos dejara volar. Primero se puso Ramírez y en la vertical de Jaén le hice el relevo. Nos distrajimos, esa es la verdad, yo ya tenía suficiente con controlar aquel "bicharraco" y Peña que estaba distraído, cuando se dio cuenta tampoco podía orientarse. La situación empezaba a ser un poco embarazosa y comenzaba a escasear la luz, miré hacia abajo y vi un sembrado que parecía estar en buenas condiciones, tenía la ventaja añadida de estar al lado de un pueblo con lo que podrían ayudarnos si algo ocurría, poco después supe que se llamaba Villanueva de Tapias, en la sierra de Loja. Peña decidió que era



*Una patrulla de Fiat CR-32 mandada por el teniente Sánchez Tabernero despegando desde el aeródromo de Son San Juan (Mallorca).*

el mejor, así que realizó una pequeña espiral y enfiló hacia una loma, sacó las ruedas, porque en aquella época (no como luego aprendimos de los alemanes) los pilotos estaban obsesionados con no romper el avión. Me dí cuenta que entrábamos largos y Peña que era un buen piloto también, metió gases a fondo y el Saboya respondió noblemente saliendo por derecho al aire. Otro nuevo intento y el avión se posó sin ningún desperfecto. Al día siguiente sacaron en vuelo el avión llevando como observador a mi buen amigo Pepín Cavanilles.

—Bueno, mi General, después de estas peripecias supongo que le admitirían en el curso de pilotos.

—Pues sí y no, me pasó una cosa muy rara. Me admitieron al curso de pilotos aunque estuve a punto de no acudir por un incidente que todavía me ocurrió con los Saboyas. Tenía una novia en Madrid y como vivía en la Castellana me dedicaba a dar pasadas con el avión, sé que para cualquiera que lea esto le parecerá imposible pero entonces era así. Un día iba con el Flecha (Recio de la Serna), cuando al dar la pasada noté un golpe y vi que el mecánico se quedaba pálido mientras nos decía, "mi Teniente, llevamos un cable de tender la ropa enganchado en la cola", en fin, barbaridades de entonces.

Bueno, pues como te decía me llamaron al curso de pilotos, pero cuando estaba terminando la elemental (tenía de profesor al teniente Imaz), llegó una orden que me desmoralizó por completo; como Italia había entrado en guerra, el mando había decidido mandar los Saboyas para patrullas



*Aeródromo de Star-Bichon (Rusia) noviembre de 1943. El teniente Sánchez Tabernero junto a uno de sus mejores amigos, el malogrado teniente Sánchez Arjona, muerto en accidente el 19 de noviembre.*

marítimas desde Palma y como no tenían las tripulaciones completas nos volvieron a llamar.

—Sí, creo recordar que en una de esas misiones lo ingleses derribaron un avión con toda su tripulación.

—Sí, así fue, hacíamos los servicios a última hora de la tarde, llegando a Palma al anochecer con una duración de unas tres horas, porque las misiones de la mañana las realizaban los hidros de Pollensa. Teníamos que dar reportes de los barcos que veíamos, los ingleses lo sabían y no les hacía mucha gracia porque intuían que esos movimientos se les comunicaría a los italianos. A los pobres que les derribaron tuvieron la mala suerte de descubrir una escuadra importante inglesa, salió un avión de un portaaviones y se lo cepilló. Nosotros no éramos conscientes de este peligro y teníamos más miedo a perdernos por desorientación en el mar. Allí realicé unos diez servicios hasta que volví al curso de pilotos en Alcantarilla.

Una vez finalizado el curso elemental el joven teniente Tabernero realiza el curso de transformación siendo seleccionado para el curso de caza; sus profesores no se equivocarían y poco después verían con agrado como su discípulo llegaría a ser uno de los mejores pilotos de caza en el frente del este con seis victorias.

—Cuando terminé el curso de caza me destinaron a los Messer que estaban en el Prat de Barcelona pero no llegué a volarlos pues me agregaron al Regimiento de Fiat en Palma. Allí mandaba la primera patrulla, bueno en realidad la mandaba Gavilán, pero pronto marchó para el Estado Mayor quedándome yo al cargo de ella. Allí de nuevo vino a protegerme mi Virgen de Loreto particular, que ya no me abandonó a lo largo de mi vida. Una mañana despegábamos una patrulla de tres Fiat. Recuerdo muy bien a mi punto izquierdo, uno de los mejores pilotos que he conocido, mi gran y malogrado amigo el teniente Sánchez Arjona. Aquel día tuvieron la mala suerte de que su jefe de patrulla fuera yo y casi les ocasiono un serio accidente. Cuando comenzábamos el despegue en formación cerrada y al levantar el morro noté algo extraño, esa dirección de pista no era la normal, bueno en realidad no había pista propiamente dicha y la visibilidad en el Fiat era bastante mala, en fin, excusas; el caso es que enfilé mal el campo y cuando comencé a darme cuenta estábamos dirigiéndonos hacia los pinos, pensé en el pobre Arjona y con un rápido movimiento de cabeza ví que me seguía, totalmente pegado como era normal en él. En esos segundos pensé, "Dios mío, me lo dejo en un pino", tiré lo más posible de la palanca y noté un golpe seco en el avión; un vistazo a ambos lados y suspiré con alivio. Allí estaban mis dos puntos. Al aterrizar se acercó corriendo el Comandante Murcia que mandaba el Regimiento y que había visto todo, le temblaban más las piernas que a mí; me señaló hacia un extremo del campo y ahí estaba el motivo del golpe seco que noté en mi avión: había arrancado la bandera de España del mástil.

No es el único mástil que me he llevado por delante. Estando en Palma compaginaba las labores de la Escuadrilla con las de profesor en el aeródromo de Son Bonet donde daba clases en una GP. Despegaba con un Fiat de Son San Juan, daba clases y después me volvía. En una de ellas empecé a dar pasadas a la playa y en una de las que dí contra tierra no vi un mástil, esta vez por lo menos sin bandera, salí a un metro sin haberlo visto, si le hubiera dado me habría cortado el plano como a un queso.

Tras el paso obligado por la Academia de oficiales de León se le entregó el despacho de Teniente profesional de aviación en las navidades del año 1942, siendo destinado poste-



*Explicando un combate de Seschintsilaja. De izquierda a derecha Arjona, Aldecoa (al fondo), Guibert, Lorenzo Lucias, Tabernero, Llaca, Cuadra, Escalante.*

riormente al 21 regimiento de Sevilla donde continuaría volando el Fiat CR-32.

—La 1ª escuadrilla la mandaba el Capitán Gonzalo Queipo de Llano. Volábamos muy poco, aproximadamente treinta minutos diarios, por la escasez de combustible. Allí de nuevo me pegué un buen coscorrón con el Fiat, pero como siempre a lo largo de mi vida aeronáutica sin consecuencias graves.

Aprovechábamos el tiempo al máximo volando un rato en patrulla y después hacíamos un poco de combate para mantenernos entrenados. Cuando me encontraba en formación con Queipo, comenzó a ratearme el motor, pensé aterrizar de inmediato en el Copero, pero cuando había iniciado el descenso enganchó de nuevo lo suficiente para llegar a Tablada. Cuando llegué a la línea se lo comuniqué al mecánico y me fui a descansar; al día siguiente pregunté sobre la causa del mal funcionamiento: "No se preocupe mi Teniente todo arreglado" fue su contestación. Menos mal que todo arreglado por que nada más despegar aquello se paró casi de salida, estaba sobre la finca de Gamboaz a muy poca altura, así que sin maltratar al avión me dirigí por derecho al sembrado más cercano, sin darme cuenta que estaba lleno de barro, en cuanto puse las ruedas en el suelo el Fiat capotó y quedé colgado del atalaje, me solté por miedo a que se incendiara y por estar incómodo en tan extraña posición, pegándome el reglamentario golpe contra el suelo.

El 1 de abril de 1943, quedaba constituida la 4ª Escuadrilla expedicionaria que debía partir hacia el frente del este. Se convertiría en la más laureada de todas las que acudirían a Rusia pero también tendría el desagradable honor de ser la que más bajas sufriría en combate; cuatro morirían en acción de guerra, tres desaparecerían para siempre y otro tres sufrirían graves heridas que les impedirían volver a combatir, mas de un 50% de bajas.

Entre los supervivientes se encontraba el Teniente Sánchez Tabernero, su actuación y valentía le llevarían a ganar la Medalla Militar Individual y un gran prestigio entre sus compañeros de armas.

—Mi General habiendo hablado con usted de su actuación en Rusia uno se da cuenta de inmediato que entre su equipaje se encontraba su particular ángel de la guarda; si no es difícil de entender cómo pudo salir sin ningún rasguño de sus múltiples incidentes.

—Pues la verdad es que no me puedo quejar de mi suerte, ya durante el período de entrenamiento en Alcalá tuve algún sustillo sin consecuencias, pero donde realmente em-

pecé a pasarlas canutas fue a la llegada al frente. Los servicios eran constantes pues nos encontrábamos en plena Batalla de Kursk.

Mi primer combate tuvo lugar el día 13 por la mañana, realizábamos un servicio de caza libre que duró una hora y diez minutos siendo mi pareja el Alférez Aldecoa, cuando avistamos cuatro Lagg 3 que volaban en formación a nuestra altura, bastante bajos, a unos cuatrocientos metros del suelo, debido al techo de nubes; pusimos rumbo a ellos y nos ocurrió lo que nunca más vi durante mi estancia en Rusia. Tres de los aviones viraron ciento ochenta grados y el cuarto sólo continuó rumbo a nosotros.

Ante esa maniobra me llevé una gran alegría, pues veía el inicio de mi primer combate que serviría para apuntarme mi primera victoria. Nos cruzamos de morro y antes de terminar el primer virage estaba en su cola seguro de que acabaría con él empecé a disparar con las ametralladoras y los dos cañones sincronizados viendo como las trazadoras me indicaban que lo estaba alcanzando comprendiendo que de un momento a otro aquel avión recibiría algún impacto que daría con él en el suelo. Seguimos virando y yo tan tranquilo y seguro en su cola con la protección de Aldecoa al que veía siempre a mi costado y cada vez más convencido de que le derribaría porque realmente estaba jugando con él. Me acercaba lo que quería y creyendo que sería más fácil le ponía el morro delante del suyo y disparando dejaba que avanzara y se metiera en el haz de mis disparos, en la seguridad que lo estaba acribillando, pero aquel "pajarraco" parecía blindado o que no le acertaba en algún punto vital. Llegué a dispararle, según me dijeron, al recargar el armamento, más de setecientos cincuenta proyectiles y no pude con él, gracias que Aldecoa, seguramente aburrido de virar protegiéndome se decidió a pasar sobre mí y le lanzó una sola ráfaga que le segó la punta del plano y en viraje de barrena se estrelló contra el suelo sin darle tiempo al piloto a saltar en paracaídas, estábamos muy bajos. Para mí fue un combate inolvidable pero me quedé bastante chafado y todavía no he digerido el por qué no dí con aquel avión en tierra.

—Y por poco, mi general, no se queda sin derribar algún avión enemigo porque el día 14 se convirtió usted en la presa.

—A mediodía se recibió una alarma de setenta y dos aviones rusos sobre el frente. Despegamos una patrulla, el comandante Cuadra con García Amigo de pareja y Aldecoa conmigo. Estábamos jugando al estopín y yo en las prisas me puse la cazadora de Escalante. Cuando llegamos al frente entraban a bombardear varias formaciones de He-111 y Cuadra ordenó seguirlos, cosa que hicimos y al poco de cruzar las líneas nos encontramos con la gran masa de ca-



*Fw-190 sobre los cielos de Rusia, avión con el que consiguió todas sus victorias el general Tabernero.*



*Sánchez Tabernero fotografiado tras su ascenso a general de brigada.*

zas rusos pasando por delante en fila india a nuestra altura y, sin pensar ya en Cuadra ni en nada, le di la orden a Aldecoa que atacara como pudiera. En segundos estábamos encima del más cercano, un Lagg 5, al que disparé con todo el armamento según me acercaba a él, que era muy deprisa, y viéndole cada vez más grande en mi colimador, empezando a salir trozos de avión por todas partes que me dejaron asombrado, volviéndome a la realidad una explosión en mi propio avión que me llenó la cabina de humo y polvo y me quitó la palanca de las manos, miré hacia atrás encontrándome con un morrazo en la misma cola, volví a sujetar la palanca y pegué un tornillazo como no había pegado nunca, aguanté picando y virando lo que me pareció suficiente para verme zafado de aquel monstruo y recogí bruscamente, perdiendo por unos instantes la noción de todo lo que tuviera que perder. Cuando me encontré arriba recuperado y no ví a nadie por mis alrededores, quise enterarme enseguida en qué circunstancias me encontraba. Puse el avión en línea de vuelo, estaba a cinco mil metros y no pude dejar de observar que el motor rateaba, que tenía un agujero en la cabina con entrada por el costado izquierdo, cerca de la bomba de gasolina, y salía como sesgado por el panel de instrumentos, un gran boquete en el alerón izquierdo y no podía mantener el avión en línea de vuelo. Perdió el motor unas mil quinientas revoluciones. Como se comprende no estaba en condiciones perfectas, pero después del follón que se me armó en la cabina pensé que si podía tirarme en paracaídas sería todo lo mejor que podría esperar, respiré al ver que mi situación no era tan desesperada. Me urgía quitarme de en medio, porque me figuraba que la balumba no estaría muy lejos, así que desde mi bue-

na altura tomé rumbo SW y manteniendo el aparato lo más cerca que podía de la línea de vuelo, para estirar el planeo, intenté volver a casa.

Me preocupaba y mucho, que algún enemigo me viera porque en mis condiciones no me podía defender pero no me quedaba otra opción. Había ganado bastante en mi progresión hacia nuestros dominios. Sabía perfectamente que el combate tuvo lugar sobre zona enemiga y estaba escogiendo un lugar por delante para tomar sin tren, cuando sentí otra escandalera de tablequeo de ametralladoras y un Lagg pasó sobre mí rozándome, no me quedaba más que irme al suelo y me dispuse a tomar por derecho (gracias a Dios no había árboles), aunque estaba ya muy cerca de tierra le dio tiempo al "cabrito" a darme otra pasada de costado que afortunadamente falló. Forzé lo que pude y tomé tierra sobre una pequeña loma, nada más tomar con la panza lancé la cabina y salté del aparato como un cohete, pensando que a lo mejor evitaba su andanada, pero naranjas, el "cabrito" había pasado a ser un "cabronazo" y según corría yo para alejarme del trasto, ví que me enfilaba y sacudía metralla con todo lo que llevaba, me tiré al suelo en posición a su marcha en el momento que se hundía en la tierra sus tres ráfagas como a un metro de mí, me levanté y seguí corriendo por aquel descampado un poco a lo loco y como el Altísimo no tenía dispuesto que terminara allí de una manera tan tonta, me envió un hoyo donde me refugié. Al terminar su viraje volvió a por mí y al no verme dio un par de círculos y me dejó en paz. Un nuevo suspiro y otra vez a estudiar mi triste posición. Dentro del hoyo estaba bien, de momento, mas no podría ser la solución definitiva, como cualquiera comprende. La pequeña loma en la que estaba me tapaba de un pueblo que castigaba la artillería (luego supe que era Chatkovo) como a medio kilómetro, en la que veía había muchos soldados en plena actividad, no sé si evacuando o tomándolo, la ofensiva de Orel estaba en pleno auge, en cualquier caso yo quería huir de él como de la peste. Por el lado contrario al pueblo y alejándose de él transcurría el cauce seco de un río donde podría encontrar algún refugio, pero había que llegar a él que desde mi escondite distaba no menos de cien metros, si lo hacía corriendo iba a escamar a los del pueblo y decidí hacerlo al paso, como quien va a un mandado, tuve suerte de nuevo, nadie se metió conmigo. Volví a sosegarme en mi nuevo escondite y otra vez a darle gracias a Dios, el cauce del río por el momento seguía más o menos el rumbo SW. Seguí al cabo de un tiempo que me pareció interminable la hondonada del cauce, que me defendía de miradas molestas, se acabó y me encontré a poco más de tiro de piedra de unos bloques de infantería. Nuevas cavilaciones, eran las diez de la noche, no faltaba mucho para el crepúsculo y habíamos despegado a primeras horas de la tarde. En los primeros momentos pensé esperar a que se hiciera de noche para rodear el bloqueo y seguir mi camino, me aterraba que me hicieran prisioneros los rusos, en aquellos momentos empezaron a hablar en alto de unas trincheras a otras y aunque mi alemán pasaba de unas decenas de palabras y no digamos el ruso, con el ansia de coger alguna frase me incorporé un poco, lo suficiente para que me vieran y salieran con los fusiles a por mí. No tuve más remedio que salir y dirigirme a ellos con las manos en alto. ¡Eran alemanes!

Pasé la noche en un bunker, vigilado por un centinela y cosa rara en los alemanes no me pidieron la documentación, que como dije me había llevado la de Escalante. Aguanté a la artillería, que no cesó, y me evacuaron de madrugada en un camión de heridos entre disparos de cañón y de morteros a un lazareto de campaña. Desde donde pasando mu-



*Su otra gran pasión tras el vuelo, la caza, a lo largo de su vida ha cazado casi 1.000 piezas de caza mayor.*

chos apuros con el idioma, pude avisar a mi base para que supieran de mi paradero y me echaran una mano. Afortunadamente lo supieron antes de dar publicidad a mi baja.

Seguramente llenaríamos toda la revista *Aeroplano* contando todas las vivencias y combates del General Tabernero, que por cierto recuerda a la perfección pero por motivos de espacio las reservamos para el libro sobre las escuadrillas, próximo a publicarse.

Tras disolverse la 4ª escuadrilla en Bobruisk el 23-02-1944 el ya Capitán Tabernero realizó tres servicios con el nuevo Me-109G hasta su definitiva repatriación. El Capitán Tabernero había permanecido 8 meses en el Frente Ruso, volado 192 horas 50 minutos, realizando 130 servicios de guerra (cifra sólo superada por otros tres pilotos de las escuadrillas), 14 alarmas, 19 combates aéreos y derribado 6 aviones enemigos. Su valor fue recompensado con la Medalla Militar Individual.

A la vuelta de Rusia y tras dos meses de merecido descanso fue seleccionado entre el cuadro inicial de profesores que debía formar la nueva Academia General del Aire en San Javier, donde podría enseñar sus experiencias de combate a los futuros pilotos del Ejército del Aire.

—Así fue, primero durante un corto tiempo destinado en la 5ª Sección del Estado Mayor en Cuatro Vientos. Debía incorporarme a la Academia que aún estaba sin inaugurar. Cuando entraron los nuevos cadetes formé parte de los tribunales en los exámenes de ingreso en Madrid y en la Academia me destinaron a la Primera Escuadrilla de Vuelo que mandaba el comandante Gavilán, el que pronto fue destinado al Estado Mayor del Ministerio en Madrid quedando yo al mando de la misma como capitán más antiguo. Al empezar los vuelos me asignaron tres alumnos en vez de los seis normales, por el resto de trabajos que tenía al mando de la misma, siendo uno de estos cadetes Gonzalo Puigcerber que posteriormente alcanzaría el más alto cargo como General Jefe de los tres Ejércitos. Pensé que debía cambiar de destino tras más de dos años en la Academia y volver a una unidad de caza. Me mandaron a Getafe pero no llegué a in-

corporarme al tener que iniciar el curso de vuelo sin visibilidad en Salamanca al que fui llamado.

Al poco tiempo se mató Reixa y le sustituyó Carlos Pombo que estuvo de jefe desde marzo del 1947 a julio del 1952. Yo ya había ascendido a Comandante y me quedé de profesor volando los Dc-3, Ju-52 y He-111.

Los numerosos asuntos privados que debía atender llevaron al Comandante Tabernero a pedir el pase a Supernumerario del año 1950 al 56. Al ascender a Teniente Coronel regresa a su puesto cerca de su natal Llen al aeródromo de Salamanca.

—El coronel Ordovas que acababa de llegar murió en accidente de automovil sustituyéndole el coronel José Sanchís y Alvarez de Quindos. Me destinaron a la Escuela como jefe de instrucción durante tres años volando los T-6. El curso de Estado Mayor me obligó a abandonar mi Salamanca natal, pues no quise perder la oportunidad por ser el primero en que

admitían a tenientes coroneles y pensé que podía ser el último.

—Mi General después de estar volando desde los 21 años le resultaría un poco extraña su nueva actividad.

—Realmente sí, sobre todo abandonar Salamanca donde podía disfrutar de mis dos grandes pasiones el campo y volar. Muchas veces cuando acudía a la línea de T-6 creía encontrarme en la base de Orel junto a los Fw-190 quince años antes. Pero tengo que decirte que aún a mi antigua escuadrilla se le uniría un nombre más a su larga lista de caídos. Cuando nos encontrábamos haciendo el curso de Estado Mayor, uno de los mejores pilotos con que contaba el Ejército del Aire el Teniente Coronel Lucas Fernández Peña que había salido indemne de tantos combates murió al estrellarse su F-86 "Sabre" que volaba como probador en Getafe.

Tras finalizar el curso fue comisionado al curso de Estado Mayor de la Armada, ascendiendo a Coronel antes de finalizarlo siendo destinado como Jefe del Estado Mayor de la táctica en Alcalá de Henares. Poco después se traslada a Jerez como Jefe de la base donde tiene la oportunidad de volar los Grumann Albatros. Tras su regreso a Madrid y ejercer durante cuatro largos años como Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento, donde realiza alrededor de 300 horas de helicóptero, asciende a General en año 1974 siendo jefe de la Escuela de Formación de Mandos y posteriormente de la Escuela Superior del Aire. Es en esta escuela cuando es nombrado un general de división para mandarla. Pasando a la Dirección General de Instrucción, desde donde siendo jefe de esta dirección es clasificado en el grupo B al cumplir la edad reglamentaria. Siendo destinado al Consejo Supremo de Justicia Militar como teniente fiscal, hasta su pase a la reserva el día en que es ascendido a general de división del Ejército del Aire.

En el año 1980 vestía por última vez el uniforme uno de los mejores pilotos de caza con que contó el Ejército del Aire. El general Sánchez Tabernero se retiró a su finca de Llen donde ha podido continuar con su otra gran afición: la caza. ■