

# Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN  
Subteniente de Aviación  
e.caballero@terra.es

## ♦ UN SUBOFICIAL A LOS MANDOS

Ya ha dejado de fluir la adrenalina y con ella ha pasado la euforia, y es entonces cuando la satisfacción de lo vivido pasa a ocupar su memoria, su cabeza se llena de maniobras aéreas que desafían la lógica y la gravedad, recordando una tras otra las figuras acrobáticas más complicadas y por lo tanto las más arriesgadas, revisando con su ágil mente: los toneles, los virajes cerrados, las pasadas de vértigo a baja cota y los increíbles loopings que encandilaron a los más valientes y asustaron a los más reticentes.

En la soleada mañana del 30 de marzo del 1935, todo un pueblo, todos los del que vio nacer a su padre, han presenciado en directo algo que nunca habían visto y que por lo tanto les había sorprendido sobre manera, haciéndoles dejar su quehaceres cotidianos para fijar su cansada mirada en un punto plateado que hacía los ruidos más extraños, subiendo con lentitud y bajando con celeridad con una velocidad tan elevada que les hacía temer por la integridad de aquel valiente piloto militar, que preso de sus deseos se jugaba la vida para deleitar a sus paisanos. ¡Ya está listo! grita desde el aparato, aquel que le había cargado de esencia para que pudiera llegar a su Base, el ya veterano Aeródromo Militar de Getafe, su voz le sus- trae de sus pensamientos y le hace centrarse en el momento.

Caminado con celeridad, pues se hace tarde y debe estar en su destino antes del ocaso,

se dirige hacia su aparato, observa el nivel de combustible y da una vuelta a su alrededor, comprobando que los mandos de alabeo están correctamente instalados, las diagonales están con la tensión adecuada, las superficies de profundidad y alabeo se mueven suavemente y la tela que lo recubre no presenta ningún deterioro importante, la pre-vuelo ha sido pasada con éxito, ahora una vez calentado su fiable motor Hispano Suiza (H.S.) de 500



c.v. (caballos de vapor), inicia su carrera de despegue.

Tras los primeros metros de carrera, el patín de cola del sexquiplano se separa de la tierra manchega que le acoge, dejando tras de sí un pequeño surco, segundos más tarde, con la separación de las ruedas del campo de vuelo de La Torrecica (Albacete), termina el despegue y el aparato de fabricación española el HS Nieuport 52-C1 inicia su ascenso hacia el nivel de vuelo, pero a unos

800 m., tras el inicio de una peligrosa maniobra, a modo de despedida, cae en picado y al no poderse hacer con el control del aparato, se empotra contra el suelo, eran la 16:23, cuando nuestro protagonista pierde su joven vida y acaba con su prometedor carrera.

Pero ¿quién era aquel piloto que perdía su vida, como tantos otros de la época, en un desgraciado accidente?, era un subteniente de la Aviación Militar Española, que había logrado su sueño, estar y trabajar con los aviones, reparándolos y pilotándolos, logrando obtener un resultado completo y satisfactorio a su esfuerzo personal.

El suboficial piloto nace en el pueblo conquense de Casa de Guijarro en el año 1903, año en el hombre consigue volar por primera vez, en un aparato más

con los galones de cabo se encuentra realizando el deseado curso, el cual termina satisfactoriamente en el año 1926, dos años después alcanza el empleo de sargento, que por entonces pertenecía a la clase de tropa.

Su acceso a suboficial lo consigue en 1932, tras jurar su adhesión al nuevo régimen y bajo una nueva bandera, la de la II República, ascendiendo por antigüedad al empleo de brigada de Ingenieros, piloto Aviator; dos años más tarde es ascendido a subteniente y su accidente trunca su inmediato ascenso a alférez. En tan sólo nueve años, este humilde español, con su esfuerzo, con su constancia y valiéndose de unas leyes monárquicas y republicanas favorecedoras, había conseguido, ingresando desde soldado, una importante carrera profesional y militar en el seno de la Aviación Militar española, logrando la obtención de cuatro empleos militares y la valorada titulación de Piloto de Aeroplano, en tan sólo siete años.

La vida de Picolo, mote con el que se le conocía, queda reflejada fielmente en el libro "Picolo: el vuelo del adiós", del cual es autor el periodista e investigador rodense Primitivo Fajardo Berruga, amante de la aviación y un hombre muy agradable, que ha logrado recopilar casi todo lo relacionado con el protagonista.

El subteniente de Ingenieros, adscrito a la Aviación Militar, Manuel Sánchez Grande "Picolo", fue objeto de un caluroso y emotivo homenaje, con motivo del 75 aniversario de su muerte, dentro de la celebración de los actos de homenaje al Suboficial del Ejército del Aire (EA), que tuvieron lugar el 20 de junio del corriente en La Roda (Albacete), lugar en el que hizo su última exhibición acrobática. Como parte de los actos se encontraba la lectura de una glosa, por parte del Sr. Fajardo,

de la cual extraigo los siguientes párrafos:

*Picolo fue un discreto piloto de tropa y un suboficial aventajado, que ascendía rápido en el escalafón, como lo hacía en los cielos con su aeroplano. Dedicó su pasión, su vocación y su profesión al servicio de la Aviación, que entonces consistía en jugarse la vida a diario. Y se la dejó en el empeño. Un posible fallo de motor o un designio del destino, quebró sus alas mágicas, truncó sus sueños y sesgó de un tajo su brillante porvenir aeronáutico.*

*Aquel manchego inteligente, culto y aventurero tenía 32 años cuando sus iniciales fueron borradas por la desgracia y, con el tiempo, su memoria se perdió por los recovecos empolvados de la historia. Sus restos descansan en el cementerio de Casas de Guijarro, su patria chica.*

Hasta aquí la historia del brillante militar español que fue capaz de lograr su sueño, a pesar de proceder de la España que tenía menos oportunidades, la rural. Pero en aquella nación española de primeros del siglo pasado, que tenía tantas carencias, el español humilde podía crecer en su formación ingresando en la experimentada Aviación Militar, una rama del Arma de Ingenieros del Ejército de Tierra ( E.T.), que a pesar de su juventud estaba curtida en numerosas campañas bélicas, en ella se podían adquirir unos importantes conocimientos, que de otra forma, no eran imposibles de obtener, pero estaban al alcance de unos pocos acaudalados.

La Aviación Militar española fue el Arma del Ejército que más progresó en menos tiempo, por su entusiasmo, por la amplitud de miras que le daba su juventud, por la innovadora tecnología que operaba, por la alta formación técnica de sus pioneros y sobre todo por la cantidad de obstáculos que tu-

vieron que vencer, para hacer operativos aquellos primeros aparatos y para aplacar las reticencias de muchos.

Esta actitud innovadora propició el que cualquiera de sus miembros, tuviera la categoría militar que fuera pudiera acceder a cualquiera de los puestos profesionales recién creados: mecánicos, pilotos, enteladores e Ingenieros. La filosofía perdu-

que aviones de la Benemérita CASA-Nurtanio 235 que se encuentran encuadrados dentro de una Unidad del Ejército del Aire, son mantenidos en vuelo por suboficiales del Ejército anfitrión y a su vez son pilotados, entre otros, por un sargento primero del glorioso cuerpo armado. Esto despierta el deseo de volar que llevan innato, aquellos aviadores que son mecánicos,

rra) tienen en el madrileño pueblo de Colmenar Viejo, los flamantes pilotos son tanto oficiales como suboficiales.

Los suboficiales del Ejército del Aire, altamente formados y preparados, están dispuestos para seguir el camino marcado por sus compañeros de armas y poder optar al acceso a esta profesión, pudiendo así colaborar aún más en el sostenimiento



ro en el tiempo, hasta que en su heredero, el Ejército del Aire (E.A.), se impone la condición de que para ser piloto hay que ser oficial. La medida cerraba las puertas a los demás estamentos inferiores (suboficiales y tropa), esta situación solo se alteraría en ocasiones mediante incorporaciones eventuales, de personal de acceso directo, desde la vida civil y específicamente para ello, para ser “piloto de complemento”; en este caso se podía ser suboficial y piloto.

En el Ejército de Tierra, los suboficiales acceden a la titulación de piloto de helicópteros, una vez pasados con éxito los exámenes y el correspondiente curso. En la Guardia Civil los suboficiales también son pilotos de aviones, dándose el caso, de

electrónicos, electricistas o armeros y de otros muchos.

En los últimos tiempos se han hecho en hueco en las operaciones aéreas los llamados “aviones sin piloto”, aunque creo que convendría llamarlos “avión sin piloto embarcado”, porque bien es verdad que éste no va en él, pero también es cierto que lo opera desde la distancia. En esta veterana forma de vuelo, que se remonta a las primeras décadas de la aviación, que eran y aún son conocidos por muchos, como aviones de radio control, se ha instaurado la figura del piloto no embarcado, del cual ya han salido varias promociones de pilotos del Centro de Formación, que las FAMES (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tie-

de la operatividad de las Unidades Aéreas de Nuestro Ejército. Ayudando de esta manera a reducir las cargas de trabajo, que tienen actualmente los oficiales del E.A., y que se ven en la obligación de correr en solitario con las obligaciones correspondientes a su mando militar y además cumplir con las exigencias inherentes en su profesión aeronáutica.

Sería gratificante el que se nos abriera éste futuro anhelado y lográramos llevar a cabo, en primera persona, lo que dice la primera parte de nuestro himno:

*Alcemos el Vuelo sobre el alto Cielo  
lejos de la tierra  
la esperanza nos lleva detrás.*