

## Recuerdos de un niño en una «GUERRA INCIVIL» (II)

A pesar de la dureza y tragedia que la guerra aparejaba, o tal vez por eso mismo, el personal del aeródromo trataba de aprovechar la menor coyuntura para buscar el contrapunto al drama en que se vivía. Así, un día, se inventaron la parodia de un solemne acto militar representando la imposición al Jefe de la Escuadrilla de una cruz al valor. Consistía la condecoración en una exagerada Cruz de Malta, recortada de una lata de conserva, que uno de los pilotos colocaba a su jefe delante de la formación del resto de la escuadrilla, con vestimenta informal, gorros de papel, escopetas y sables de juguete... Alguno de los participantes tocaba aires marciales con una trompetilla infantil para amenizar el acto, mientras otro hacía lo propio con un tambor. Una salva de aplausos de los asistentes del pueblo remataba el acto, mientras los participantes desfilaban alegremente. El Comandante Reyes era el que más disfrutaba de esta carnavalada.

En otra ocasión, Robles, uno de los pilotos, consideró que no todo en la vida iba a ser guerrear y que había llegado la hora de casarse. El Comandante Reyes se asignó el papel de oficiante de la ceremonia, que se realizó en el mismo aeródromo. La celebración posterior al acto consistió en un banquete al aire libre. Una larga mesa, compuesta de varias unidas, servía de soporte al ágape que, por expreso deseo de los contrayentes, se regó exclusivamente con champán (o, tal vez, con cava; yo, entonces, no entendía mucho de ello). A los chavales que asistimos al evento nos acomodaron en un extremo de la mesa y aquella desconocida, dulce y espumante bebida me supo tan rica que supuso el primer incidente etílico de mi vida. Al terminar la comida, los invitados se pusieron a bailar, pero como las burbujas en mi estómago empezaban solapadamente a imponer su nefasta ley, no era precisamente el dar vueltas lo que más me apetecía, así que convencí a mi hermano y a un amiguete de lo divertido que lo pasaríamos marchándonos a casa. Así lo hicimos y, al llegar al hogar, cobardemente les abandoné para emboscarme en la cama. Cuando regresaron mis padres, Felisa les contó lo que le habíamos dicho a ella: que en la fiesta no me encontraba bien y nos escabullimos para no estropearles la diversión. Al pasar al dormitorio a verme, de inmediato

comprendieron que «lo que hace el vino no lo hacen las bellotas», y me dejaron dormir la mona tranquilo para, al día siguiente, convencerme de que no fue buena la idea de trocar el agua que habían puesto a la gente menuda, por bebida de personas mayores y responsables. Desde aquella fecha, dejó de gustarme el champán, prefiero la sidra.

Previamente a la boda de Robles, hubo otro acontecimiento, también celebrado en el aeródromo, que fue la inscripción en el mundo de los vivos de una niña, hija de Eladio Pericás, - observador de la Aeronáutica Naval, que siempre acompañaba a Xuclá en el *Fokker*- y que apadrinó Reyes.



Pericás, su esposa e hija, y mi madre entre dos cuñadas del Comandante Reyes

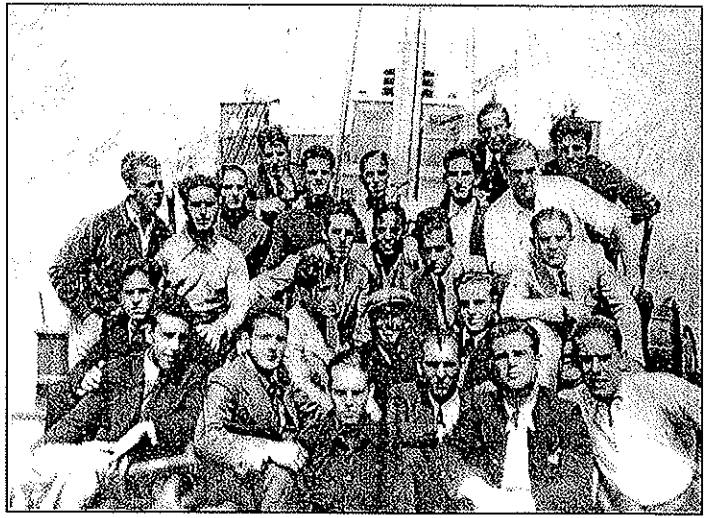
El nacimiento de esta niña fue bastante original por lo poco corriente. Ocurrió de forma inopinada mientras su padre se encontraba en una misión de guerra. La comadrona del pueblo no estaba localizable y la persona que la incipiente madre tenía más a mano era su cuñado, el hermano de Eladio, y a él recurrió. Éste, que de mecánica entendía mucho, pero de obstetricia bastante poco, ante tal emergencia no tuvo más remedio que remangarse, hacer de tripas corazón, e improvisar la asistencia al parto. Afortunadamente, la cosa salió bien y el comadrón a la fuerza se hizo famoso en el pueblo.

Los incontrolados que hacían su particular guerra en la retaguardia por aquella zona, bien por

denuncias de gente interesada, bien por envidias o bien por cualquiera sabe qué, se fijaron en alguien de Sariñena contra quien demostrar su enorme valor guerrero, y ese alguien era el yerno de nuestra patrona, Ignacio Ballarín. Un día le detuvieron y se lo llevaron para deliberar qué hacían con él. La noticia llegó rápidamente a Albalatillo y, de inmediato, sin pérdida de tiempo, el Capitán Giménez, con un pelotón de soldados armados, llegaron a Sariñena a tiempo de liberarle de sus captores. Cuando en el año 1939 Ballarín tuvo conocimiento de que Giménez iba a ser juzgado (el 5 de septiembre, por «auxilio a la rebelión») le faltó el tiempo para enviar al Juez que intervenía en la causa, Pepito Gomá (así era conocido en su mundillo), un informe sobre su tremenda experiencia en la guerra que también ayudó a suavizar el expediente de su liberador.

Mi hermano Adolfo, un año mayor que yo, siempre fue un bromista empedernido y en una ocasión en que habíamos discutido acerca de las características de una bomba de 12 kgs., de las que corrientemente utilizaban los *Bréguets* –discusión que provocó él– me desafió delante de sus amiguetes de la Armería a que desmontara una de ellas. Acepté el invite, seguro de mis conocimientos en el tema, y con mucha precaución empecé por desenroscar la ojiva, donde se encuentra ubicada la espoleta, en la confianza de que, manteniéndose en su sitio la pequeña hélice, no habría ningún peligro, ya que dicha hélice es la que hace que se desprendan los segmentos, durante la caída de la bomba, dejando liberado el percutor que impactará en el cebador, provocando la explosión. Y cuando mayor era el silencio emocionado de los espectadores y más concentrado me encontraba yo en mi delicada y peligrosa manipulación, alguien, subrepticamente, colocó una banqueta de madera a mi espalda y con un pesado mazo de madera le pegó un golpe tan fuerte que creí que, con hélice y todo, la bomba (que estaba descargada) me había dejado en ridículo explotándome traidoramente en las manos, con lo que la rechifla de todos (menos yo, claro) fue de primera división.

Finalizaba el año 1936, cuando el Capitán Giménez fue comisionado por Fuerzas Aéreas para, junto al Comandante Manuel Cascón y los también Capitanes, Aurelio Villimar, José González Montero y Gumersindo Areán –tal vez para darles un descanso del agotador ajeteo que habían sufrido hasta entonces– dirigir a la URSS al primer contingente de casi 200 alumnos, que serían



Alumnos a la URSS, rodeando al Capitán Jiménez (con gorra)

instruidos en tiempo record como personal volante destinado a los nuevos aviones soviéticos con los que se iba a potenciar el arma aérea de la República.

La salida de España ocurrió el 7 de enero de 1937 y, como mi madre, mi hermano y yo, aunque con muy buenos amigos allí, no pintábamos ya nada en Albalatillo, con bastante sentimiento, abandonamos el pueblito y su Aeródromo, echando una última mirada a la bandera de Alas Rojas, cuyo facsímil se conserva hoy en el Museo del Aire de Cuatro Vientos.

Aprovechando que un coche de la escuadrilla partía hacia Valencia para no sé qué asunto oficial, se ofrecieron a llevarnos pues sólo iban un oficial y el conductor, y de buen grado aceptamos. El viaje resultó algo problemático pues la deficiencia de señalizaciones en aquel entonces, unida al desconocimiento de la ruta por el bisoño conductor, nos hizo equivocar el camino y estar a punto de recalar en Zaragoza. Un oportuno control militar de carretera, muy amablemente, nos aconsejó no continuar por esa dirección si no teníamos un excesivo interés en saludar al General Cabanellas. Más tarde, cuando hicimos una parada técnica para comer, el oficial al que acompañábamos tuvo que enfrentarse seriamente a un grupo de milicianos que intentaban requisar el coche en que viajábamos y que tan a punto Papá Noel (era la época) había puesto a su alcance, a pesar de llevar pintado en sus costados, «Alas Rojas», y portar a la vista un salvoconducto atestiguando que estaba al servicio del Arma Aérea de la República.

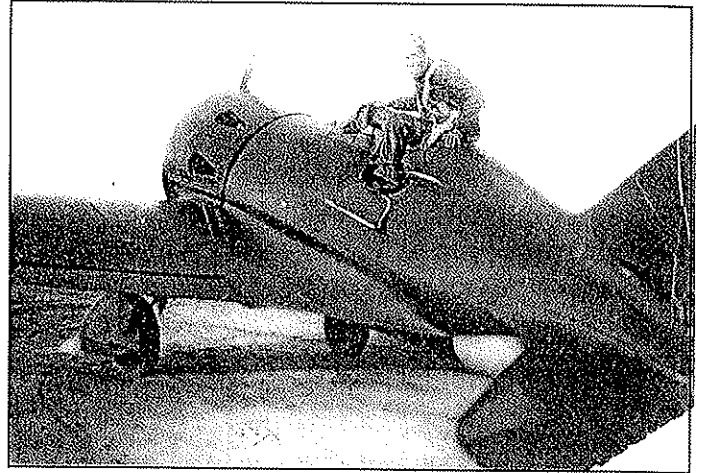
Como en nuestro primer viaje, volvimos a reunirnos con la familia en Benimámet a la espera



del retorno del jefe de su viaje a Kirovavad. Para hacer tiempo, mi madre, que había sido maestra nacional cuando estaba soltera, consideró que el hecho de que hubiera una guerra no nos excusaba de seguir estudiando, así que nos inscribió en el colegio del pueblo y, complementariamente, nos ponía deberes particulares en casa. El maestro que teníamos, por cierto, excelente pedagogo, alternaba la práctica de la enseñanza con la agricultura huertana y la composición poética, y aún recuerdo la letra de un sentido Himno a la Escuela, que compuso aplicándole la música del Himno a Valencia del maestro Serrano. Cuando cumplimentábamos nuestras obligaciones de niños ejemplares y nos liberábamos del educado corsé que la familia nos imponía, junto con otros compañeretes del pueblo nos dedicábamos a lo que normalmente solían hacer los críos de nuestra edad: apedrearnos contra chicos de otra barriada, jugar al frontón, fabricar tirachinas con horquillas de olivo, para cazar gorriones, bañarnos en el río Turia o en la acequia Moncada, etc. Un determinado día a la semana, nos desplazábamos al cine del cercano pueblo de Burjasot (en Benimámet no había cine) donde, ya que era su tiempo, proyectaban películas soviéticas muy celebradas en aquella época, como: «Tchapaiev, el guerrillero rojo», «Los Marineros de Cronstandt», «La Patria te llama», «Golpe por golpe», «El circo», etc., etc. Aquello transcurría como si estuviéramos de vacaciones en tiempo de paz, aunque, para que no olvidáramos que la guerra seguía vivita y coleando, alguna que otra noche, la marina facciosa se encargaba de apearnos de nuestra particular nube cañoneando el puerto de Valencia y, de paso, a las baterías de costa que respondían al fuego del Canarias o Baleares. Aunque nada de esto tenía que ver con Benimámet, el estampido de los cañones y las explosiones de los proyectiles, que parecían venir de la parte trasera de casa, nos encogía de intranquilidad el ánimo.

Llegó el mes de junio de 1937, y con él retornó a España la primera expedición de aviadores de la URSS. Los alumnos ya instruidos marcharon a escuelas de reentrenamiento y al frente, mientras que los profesores que les habían acompañado se incorporaron al destino que Fuerzas Aéreas les tenía reservado. El del Capitán Giménez fue el mando de la 50ª Escuadrilla de *Natachas* -en el que relevó a su viejo amigo, Antonio Salúeña-, cuyo emplazamiento se encontraba situado en el pueblo valenciano de Villar de la Libertad (anteriormente, Villar del Arzobispo), a unos 40 kms. de la capital,

distancia que nos permitió visitar *in situ* al Jefe de la Escuadrilla hasta que, por veleidades de la guerra, tuvo que trasladarse a otros aeródromos de campaña menos accesibles, desde donde realizar operaciones sobre Sevilla la Nueva, Navalagamella, Brunete, Majadahonda, etc. y, trasladado a Lérida, se le encomendó con su escuadrilla el servicio de costas con protección de barcos desde el Cabo Cervère al Puerto de Los Alfaques.



El Comandante Jiménez, en un «Mosca» en el Carmolí

En noviembre de 1937, el Alto Mando consideró oportuno aprovechar la experiencia en aviones de caza soviéticos, que había manejado el Capitán Giménez en su viaje a la URSS, y el conocimiento que tenía de los alumnos, para estimarlo como un buen fichaje para dirigir una escuela en la que los nuevos pilotos que acababan de obtener el título, recibiesen la experiencia necesaria para el combate antes de ser destinados a las escuadrillas que actuaban en los diversos frentes de guerra. Como consecuencia de ello, recibió la orden de incorporarse a la Jefatura de la Escuela de Alta Velocidad del Carmolí, en las cercanías del pueblo, Los Urrutias, al pie del monte que da nombre al aeródromo y a unos 5 kms. de Los Alcázares.

La familia del Capitán Giménez, ya entrenada en la estrategia de seguir al Jefe cuando su destino era más o menos fijo y no tan errático como normalmente era, preparó por enésima vez las maletas y se plantó en la perla del Mar Menor, en una vivienda alquilada, próxima al Aeródromo y Base de Hidros, «Burguete».

El campo de reentrenamiento del Carmolí estaba ubicado en lo que fue una extensa granja agrícola, administrada desde un cortijo situado a un extremo de la misma llamado Torre del Negro, que era utilizado a la sazón como residencia del



personal militar que no tenía vivienda en Los Alcázares, como eran los alumnos. Al otro extremo del campo había un edificio de dos plantas y reciente construcción que era utilizado como torre de control, oficina, botiquín y taller mecánico y, próximo al mismo, un cajón de madera, que había servido como embalaje de un avión, era utilizado para almacén de repuestos y herramientas. Los aviones que equipaban la escuela, según recuerdo, eran varios monoplazas, *I-16*, *Moscas*; otros, biplazas de doble mando, para las clases con profesor, algún *Koolhoven*, destinado a clases de vuelo nocturno, un *Northrop* de bombardeo ligero y una avioneta monoplano, *G.P.1* (González Gil) que utilizaba el Jefe en sus desplazamientos a otros aeródromos. El personal de vuelo encargado de suministrar «veteranía» a los alumnos, eran los profesores fijos, Ramón Castañeda, Mariano Palacios y Francisco Alarcón y, esporádicamente, pasaron por allí, Justo García, Gerardo Gil, José Alarcón, Walter Katz y alguno más que no recuerdo.

Cuando el Capitán Giménez se hizo cargo del aeródromo, siguiendo su costumbre, comenzó organizándolo para que funcionara como un reloj suizo, de manera que cada uno de los alrededor de cincuenta componentes de la plantilla, desde los profesores de vuelo hasta el soldado más recientemente incorporado, supiera exactamente cuál era la misión que estaba obligado a desempeñar con el máximo aprovechamiento. Convirtió aquello en una pequeña república a la que todos estaban orgullosos de pertenecer.

Enfrente de la casa en que vivíamos, se encontraba el cine *Carthago*, y una noche fuimos los cuatro de la familia. La película ya había empezado (era sesión continua), nos sentamos a oscuras, y yo, que estaba a un extremo del grupo, observé un pequeño bulto en la butaca de mi lado; tanteé con la mano y cogí una abultada cartera de bolsillo. Al llegar el descanso, la abrí y, sorprendido, comprobé que estaba llena de billetes y la documentación de un sargento piloto. Se la pasé a mi padre, que pudo comprobar pertenecía a un integrante del grupo que, por aquel entonces, se entrenaba en el Carmolí. Al día siguiente, al ver el Jefe en el campo al despistado propietario de la pequeña fortuna, le preguntó si había echado de menos alguna cosa desde el día anterior, respondiendo el piloteo que sí, la cartera con la paga de dos meses que iba a enviar a sus padres, y no sabía dónde la había extraviado. Cuando su

jefe se la reintegró, se deshacía en muestras de agradecimiento. Una mañana, mientras mi madre preparaba la comida para su tropa, alguien llamó a la puerta, salió a ver quién era y apareció un joven uniformado, con dos pollos vivos en sus manos, con los que corresponder al favor tan grande que le habíamos hecho. La señora Giménez le explicó que no era su costumbre aceptar obsequios en ausencia de su esposo, pero el joven, que parece que no entendió el mensaje, lanzó los sorprendidos volátiles al interior de la casa, marchándose corriendo a continuación. Cuando mi padre llegó a casa y vio el regalito de un alma agradecida, cogió a los animalitos y los trasladó a la pequeña granja montada en la Torre del Negro, donde su antiguo dueño podía verlos a diario y saludarlos afectuosamente.

Siguiendo la norma establecida a lo largo de las diversas etapas de la guerra, por suplicante rogativa de mi hermano y mía a la Jefatura de la familia, se nos permitió aprovechar la camioneta que, diariamente, a temprana hora, salía de Los Alcázares con dirección al Carmolí, llevando personal que vivía en ese pueblo, para prestar servicio en el aeródromo. La misión que nos llevaba allí era la de recibir lecciones en el taller mecánico de la torre de control sobre mecánica de aviones y manejo de herramientas en trabajos de ajuste, forja, chapa, soldadura, etc., impartidas por cualquiera de los mecánicos allí destinados: Nogué, Victoriano Fernández, Sánchez, Giménez, Cheli... Esta dedicación venía avalada por la ausencia de colegio en el pueblo, el seguir viviendo la aviación directamente en su terreno y la excelente disposición nuestra a aprender y practicar en todo lo que rodeaba a los aviones, dada la enorme atracción que éstos ejercían, especialmente en mí. Tanta era la disciplina y dedicación puestas en esta labor que, con motivo del cambio de un motor averiado a un *Mosca*, en un hangar del Aeródromo Burguete, y habiendo, circunstancialmente, escasez de mano de obra no cualificada para ayudar en su labor al mecánico Sánchez, éste solicitó permiso para echar mano de los aprendices adelantados, Adolfo y Ángel Giménez; permiso de inmediato concedido. Bajo la dirección técnica de Sánchez, una bancada, una trócola y la buena disposición y entusiasmo puestos por los ayudantes, la operación se llevó a cabo con gran éxito, aunque también con algún pero. El nuevo motor venía embadurnado en un aceite negro, con una envoltura de hule y metido



en un cajón de madera. El mero hecho de desnudarlo y limpiarlo para dejarlo presentable, implicó que los monos con que se protegían los voluntariosos aprendices mecánicos, adoptaran un aspecto tan asqueroso que no le hizo ni pizca de gracia a la señora Angelita, madre de los pequeños héroes republicanos, ya que carecía de lavadora eléctrica.

El *Mosca* recién reparado, limpio y presentable, fue recogido por un piloto llegado ex profeso para llevarlo a su destino. Despegó del suelo, tomó altura, dio una vuelta sobre el campo y, ante la atónita mirada de los que presenciábamos su marcha, se lanzó en un picado terrorífico, enderezando el avión justo a tiempo para, en un escalofriante vuelo rasante, haciendo saltar polvo y piedras del suelo con la hélice, cruzar todo el campo hasta remontar el vuelo al llegar al monte Carmolí. Una vez cumplida su misión, se recibieron noticias del aeródromo donde rindió viaje este avión de que todo estaba en orden, excepto que las puntas de la hélice estaban dobladas. El temerario piloto se llamaba Manuel Zarauza.

Antonio Giménez  
(Continuará...)

