



LA QUINTA: ALGO MÁS QUE UNA ESCUADRILLA

Eduardo RUIZ MAÑOGIL



L almirante de la Flota (ALFLOT) no pudo ni de lejos imaginar hasta qué punto haría mella en mi corazón su cordial saludo y la invitación para asistir a los actos conmemorativos de las 100.000 horas de vuelo de la Quinta Escuadrilla de Aeronaves de la Armada. ¡Ahí es nada!, 100.000 horas de vuelo y a mí todavía me parece que fue ayer cuando comencé a volar en los *SH-3D* después de haber dejado seis años y 600 horas en los *S-55* de la Segunda Escuadrilla y tres y 300 horas en los

AB-204 de la Tercera. Cuando la Quinta Escuadrilla llegó a España yo ya contaba con casi 1.000 horas de vuelo entre los *S-55* de la Segunda y los *AB-204* de la Tercera.

Me cupo el honor de ser instructor de los primeros suboficiales sonaristas que debían marchar a los Estados Unidos de América para realizar el Curso de Operador Antisubmarino de los *Sea King*, ya que las autoridades norteamericanas no admitían cabos primeros, que era la categoría que yo ostentaba en aquel lejano año de 1963. El entonces director del CIANHE, capitán de fragata Tomás Clavijo, trató por todos los medios de que yo formase parte de aquel primer núcleo de operadores antisubmarinos de helicópteros, pero no pudo con la burocracia existente y, aun contando con su apoyo y con el del jefe del Arma Aérea, capitán de fragata Saturnino Suances de la Hidalga, no pude incluirme en aquel grupo de sonaristas que aprendieron lo que era volar y calar el sónar en un S-55, dirigidos y asesorados por un sencillito cabo primero sonarista.

Todavía recuerdo al capitán de corbeta Juan Torres de Castro, jefe de la Segunda Escuadrilla, gritando desde lo alto de su asiento de piloto que con él solamente volaba el cabo Mañogil y que los alumnos se repartiesen en otros helicópteros. Años más tarde, aquellos primeros sonaristas de la Quinta Escuadrilla —brigada Beza, sargentos Mengíbar, Jiménez, Picallo, Gregorio, Oliver y Barbosa— serían mis compañeros de vuelo, ya con la categoría de sargento del Cuerpo de Suboficiales.

El ALFLOT tuvo la gentileza de enviarme su cordial saludo y su amable invitación a los actos conmemorativos de las 100.000 horas de vuelo de la Quinta Escuadrilla, pero me consta que no podía ni imaginar hasta qué punto ese saludo y esa invitación calarían en lo más profundo de mi corazón.

La Quinta Escuadrilla ha sido para mí algo muy especial y entrañable. En ella han transcurrido los mejores años de mi juventud, realizando horas interminables de vuelo en circuito SAR pendientes de un posible accidente de algún *Harrier* de la Octava Escuadrilla, volando hacia el País Vasco para prestar ayuda con motivo de inundaciones, desafiando a los elementos para rescatar a pescadores en situación desesperada o volando hacia la isla de Alborán para evacuar a un enfermo grave.

La ciudad de Santa Cruz de Tenerife concedió a la Quinta Escuadrilla de Aeronaves de la Armada la medalla de la ciudad con carácter colectivo por su meritoria y abnegada labor en socorro y ayuda allí donde se la requiriese. Yo he tenido el orgullo y el honor de compartir muchas horas de vuelo con amigos a los que perdí para siempre —Borrego, Arturo, Seijas, Rojas, Farizo, Lucio, Torres— y de velar los féretros de otros de diferentes escuadrillas caídos igualmente en el cumplimiento de su deber —Díez de Rivera, Alfredo Jiménez, Goyanes Blanco, Díaz Granda...—. Es imposible recordarlos a todos, pero los llevo en el corazón y me consta que desde esa inmensa altura en la que ahora se encuentran sabrán perdonarme e incluso sonreirán y dirán: «No te preocupes Mañogil, te comprendemos».

La Quinta Escuadrilla se disponía a conmemorar sus 100.000 horas de vuelo y ahí estaba yo, a 700 kilómetros de distancia, con 74 años de edad a la

espalda y con media docena de pastillas que tomar cada 24 horas. La cabeza me aconsejaba que me dejase de aventuras más o menos románticas porque yo ya no era aquel chaval que, muchos años atrás, hacía el trayecto Rota-Cartagena y viceversa, metido entre las piernas del ayudante del chófer de un camión Pegaso pintado de gris naval, o acobardado y encogido en la cabina de una cuba amarilla con 3.000 litros de gasolina y los frenos defectuosos, o en la parte trasera de un cochambroso Land-Rover, e incluso encajonado en el sidecar de una vieja vespa. Todavía no existía la autovía y también tenía su encanto cruzar por el centro de La Puebla de Cazalla, de La Roda de Andalucía, de Osuna, de Estepa, de Antequera y pararse a descansar y a respirar aire puro en lo alto del Puerto de la Mora en Granada.

En fin, creo que se me ha ido un poco el santo al cielo y me estoy olvidando de lo principal de estas líneas que trato de escribir, que no es otra cosa que mi cariño por esa Quinta Escuadrilla que, según rumores tristes y desafortunados, podría seguir los pasos del *Príncipe de Asturias* dentro de no mucho tiempo. Ojalá sean falsos rumores y los *SH-3D*, los *Sea King*, los «Ángeles del Mar», continúen surcando los cielos de España prestos siempre a ayudar y colaborar allá donde se les necesite.

Pues, como ya he dicho, la cabeza me aconsejaba guardar la invitación del almirante y seguir dedicándome a lo mío, a hacer sudokus de nivel fácil, resolver crucigramas no muy complicados y dormir la siesta. Sin embargo, mi corazón me decía a todo lo contrario: «¡Anímate! —parecía implorarme—, no estás tan mal y quizás sea la última oportunidad que se te presenta para saludar y abrazar a viejos compañeros y amigos y volver a pisar el suelo de esos hangares que tantas veces te vieron enfundado en tu mono de vuelo, con el chaleco de supervivencia cubriéndote el pecho y la espalda y con la bolsa donde guardabas tu viejo casco de vuelo y el piernógrafo».

Para mí, hablar de la Quinta Escuadrilla es como hablar de algo mío; no se trata del *005-1* o el *005-16*, sino de todos y cada uno de ellos. Por desgracia he tenido que ver hundirse en la profundidad del mar de Ferrol al *005-13* desde la cubierta del portahelicópteros *Dédalo*; he lanzado una corona de flores en el lugar cercano a la isla de Escombreras en Cartagena, donde se perdió el *005-18*, llevándose para siempre a los compañeros Lucio y Arturo; he volado hombro con hombro con S. A. R. Don Juan Carlos cuando era Príncipe de España, y posteriormente ya como Rey, y he pasado cientos de horas con un «busca» ceñido a la cintura pendiente siempre de la llamada del piloto de servicio: «Hay una emergencia, dentro de 10 minutos le recogerá el Land Rover». Un pesquero que había lanzado un SOS, una evacuación de algún herido o enfermo, búsqueda de desaparecidos en aguas de Huelva y muchos casos más para los que siempre estaba presta y dispuesta la Quinta Escuadrilla y sus dotaciones y nadadores de rescate.

Y con todos estos recuerdos entrañables ahí estaba yo, con la invitación del almirante en una mano y la pastilla de las seis en la otra. Cabeza y corazón

enfrentados, y un servidor sin saber a quién hacer caso. Ante tal disyuntiva decidí adoptar una decisión salomónica, y para ello lo primero que tenía que lograr era que corazón y cabeza fuesen al mismo son. Lo logré con astucia, hice caso a mi corazón y conseguí convencer a mi cabeza de que 74 años de edad, 700 kilómetros de distancia y 10 horas de autobús no eran razón suficientes para renunciar a algo que, con toda seguridad, no se me volvería a presentar.

Fue una sabia y bendita decisión y así, el viernes 12 de abril de 2013, a las 11:00 horas tuve la inmensa satisfacción y el sano orgullo de comprobar que la Quinta Escuadrilla seguía igual de viva que hacía 50 años, y que allí, en el hangar número cuatro, bajo nuestro querido lema de «NO HAY QUINTA MALA» y arropados todos por ese escudo entrañable de la Vaca Sagrada que diseñó e inmortalizó para siempre uno de los pioneros de la Escuadrilla, allí, repito, estábamos todos, los que pudieron y quisieron, los que quisieron pero no pudieron e incluso los que tal vez pudieron pero no quisieron. No voy a caer en el error de citar nombres, pues me sería imposible recordar a todos y cada uno de los jefes, amigos y compañeros a los que abracé y estreché la mano. Fueron unas horas inolvidables y, aunque me había prometido a mí mismo no dejarme llevar por la emoción y mantener el tipo, hubo un momento, concretamente cuando en medio de un silencio maravilloso, impresionante, mágico me atrevería a decir, la Escuadrilla en pleno rindió homenaje a los compañeros caídos en el cumplimiento de su deber. En ese momento no fui capaz de mantener mi propósito. No me avergüenza decir que, escuchando la bella plegaria *La muerte no es el final*, y viendo a los dos miembros de la Escuadrilla portando solemnemente la corona de laurel que todos dedicábamos a nuestros amigos ausentes, noté cómo se me erizaban los vellos del cuerpo y la visión se me hacía borrosa. No podía negar lo evidente; estaba llorando.

Posteriormente y ya completamente relajado, llegó el momento de tomar una copa, de charlar con antiguos compañeros y de conocer y saludar a los jóvenes que nutren actualmente las filas de la Quinta Escuadrilla.

Por la proa me esperaban 700 kilómetros y 10 horas de autobús, pero estaba preparado de sobra para el desafío, ya que durante unas pocas horas me había reencontrado con mi juventud, había abrazado a jefes a los que conocí de pilotos alumnos —muchos de ellos ya forman parte del Almirantazgo—, había podido conversar con viejos amigos y elevar una plegaria al cielo en recuerdo y homenaje a los que con tantas horas de vuelo compartí y que hicieron su último viaje cuando todavía tenían toda una vida por delante. A ellos, sobre todo, me gustaría dedicar estas sencillas líneas. Lo merecen más que nadie.

Y por lo que a mí respecta, agradecer de todo corazón a la Quinta Escuadrilla las felices horas que me ha hecho vivir cuando ya no podía esperar algo así, aunque ya sabemos que no ha habido, no hay y no habrá jamás Quinta mala.