

IMPORTANCIA DE LA CREACIÓN DE LA AERONÁUTICA NAVAL

Javier PERY PAREDES
Almirante (R)

El tiempo da la auténtica dimensión de las decisiones. Cien años parece un lapso suficiente para valorar lo que supuso la decisión de crear la Aeronáutica Naval.

Como en toda valoración, me enseñaron mis mayores que lo primero que hay que establecer son los criterios que se van a considerar y la ponderación que se va a dar a cada uno. Sin ellos, todo suena a arbitrariedad. Nada más alejado de mi intención en esta presentación.

Aunque toda valoración tiene un componente subjetivo, establecer un método de trabajo ayuda a dar racionalidad a la tarea. No basta con creer en la bondad de la decisión sino que hay que sustentarla con hechos.

En estos minutos trataré de hacerles ver que la importancia de crear la Aeronáutica Naval radica en la respuesta que se pueda dar a las dos preguntas que se podrían haber hecho hace cien años: *¿por qué y para qué* una aeronáutica naval?

La respuesta del «¿por qué?» nos llevará a conocer la esencia de la aviación naval que, como una unidad más de la Armada, está ligada a la mar, ya sea por la gente que opera las aeronaves, por los objetivos marítimos que se quieren alcanzar o por la forma en que se van a conseguir. Personas, fines y doctrina.

La respuesta al «¿para qué?» está vinculada a la utilidad, a los beneficios que, en estos cien años de servicio, proporcionó la Aviación Naval a la defensa de España y cómo contribuyó al desarrollo nacional, tanto social como tecnológico e industrial.

En este marco general podrán encuadrar ustedes las múltiples y detalladas informaciones que los ponentes de estas jornadas les expondrán. Unos les hablarán del pasado, otros del presente y del futuro. Unos y otros darán por hecho la existencia de la Aviación Naval. Así que mi tarea, como en toda creación, será ver si, a los ojos de ustedes, fue una buena decisión la creación de la Aviación Naval en España.



Para entender a la Aviación Naval hay que aceptar, por obvio que pueda parecer, que su razón de ser está en la mar, porque son marinos quienes emplean las aeronaves y porque el hogar natural de la aviación naval está en los barcos. Es por eso que personas, barcos y aeronaves se convierten en elementos inseparables que deben emplear una misma doctrina para formar un todo capaz de alcanzar objetivos que por separado serían inalcanzables para cada uno de ellos.



Estación Transportable de Aeronáutica Naval, *Dédalo*, en 1925



Promoción de mecánicos de Aeronáutica Naval de 1923



Maniobra la Escuadra en el Mediterráneo en 1928

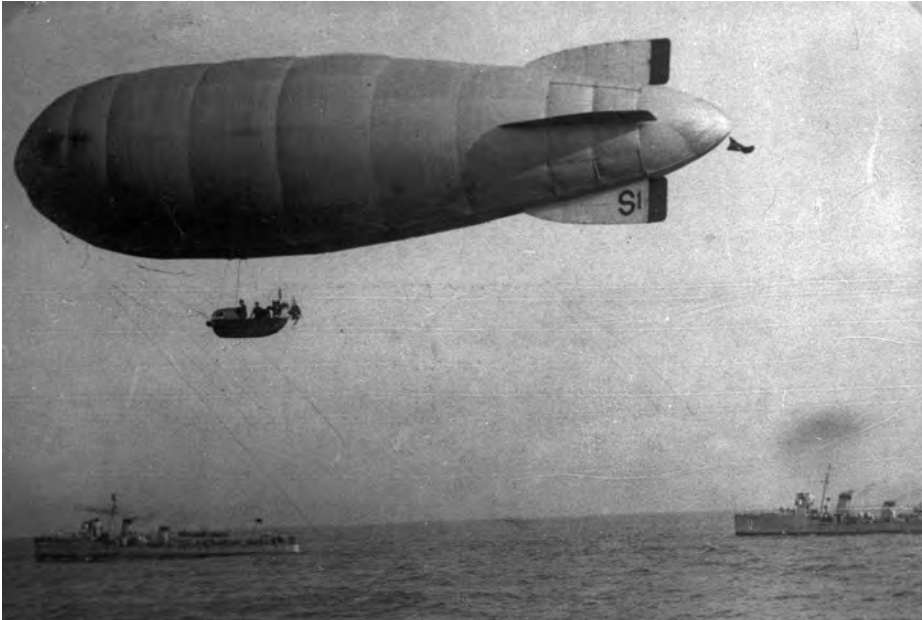


Capitán de corbeta Cardona y aviadores navales a bordo del *Dédalo* en 1923

La Armada guarda en sus archivos una amplia documentación en la que resulta fácil ver el telón de fondo sobre el que se tomaron las decisiones para la creación de la Aeronáutica Naval en 1917, apenas dos décadas después de los acontecimientos de 1898, cuando la pérdida de la práctica totalidad de los buques en las derrotas navales de Santiago de Cuba y de Cavite frente a los Estados Unidos de América marcaron el fin de la presencia de España en el Caribe y en el Pacífico. Lo que a ser España llegó por mar, también se fue cuando se perdió su dominio.

Esta decisión de crear una aviación naval se adopta cuando apenas se tienen unas primeras impresiones del empleo de la aviación en el campo de batalla durante la Primera Guerra Mundial, durante la cual, no obstante, la acción sobre la mar o desde la mar fue insignificante; cuando la experiencia nacional en el empleo de aeronaves en la mar se circunscribía a las escasas horas de vuelo acumuladas en la aviación militar por unos pocos oficiales de Marina, y cuando la selección y adquisición de las aeronaves se apoyaba en el estudio de campo realizado por el teniente de navío Viniegra en los Estados Unidos, donde se adquirieron los primeros hidroaviones Curtis.

En 1913, el Ejército no solo proporcionó los primeros contactos con la aviación a algunos oficiales de Marina, sino que abrió las puertas y puso bajo el mando de un oficial de Marina, el teniente de navío Gil de Sola, la primera base de hidroaviones, que construyó en Los Alcázares.



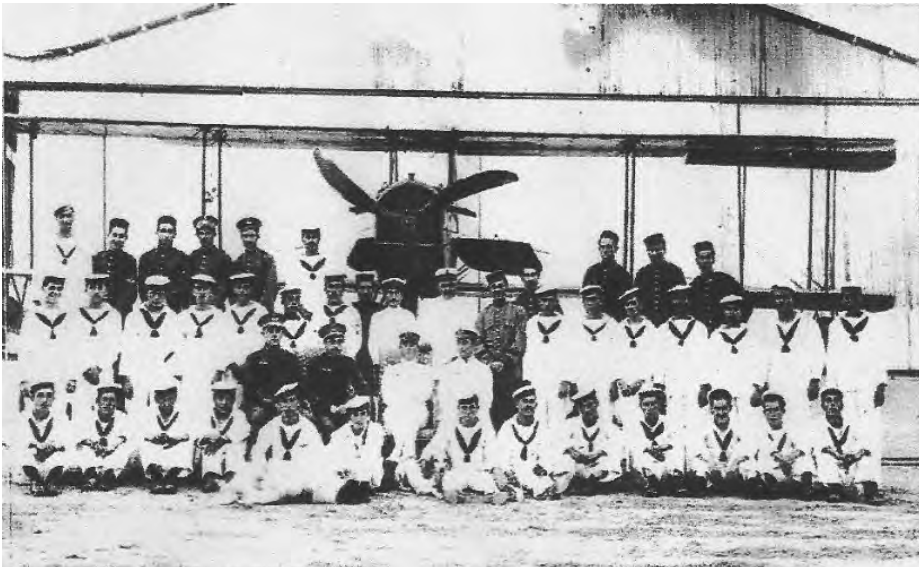
Dirigible SCA, 1922



La Flota alemana de Alta Mar durante la primera guerra mundial



Alféreces de navío Chereguini (ya capitán de corbeta) y Viniegra



Los Alcázares, 1917



Todo ello era un escenario de riesgo por lo desconocido, cuando el almirante Flórez, entonces ministro de Marina, presentó a la consideración del Consejo de Ministros la propuesta de creación de la Aviación Naval en septiembre de 1917. Sin embargo, lo hace con una aportación de razones: «... la experiencia de la guerra actual y los estudios hechos por otras Naciones, demuestran, sin embargo, que dicha organización es completamente indispensable a la defensa nacional...»; el convencimiento de que la mar es un teatro de operaciones que requiere unidad y especialización: «... los aeromóviles deben constituir la primera línea defensiva de la costa y, como a tal, les corresponde, entre otros servicios, el de exploración sobre el mar, que no puede hacerse con fruto más que por personal que pertenezca a la Marina de guerra, o haya tenido, por lo menos, una instrucción especial...»; la visión de que debía formar parte integral de la Marina: «... motivos complementarios son la conveniencia de que pertenezcan a la Marina los aeromóviles llamados a operar en unión de las Escuadras o desde las bases navales...»; la innovación que suponía la incorporación del hidroavión a las operaciones navales: «... la necesidad de aprender el manejo de los hidroaviones...»; la voluntad de crear una capacidad industrial nacional para la fabricación de aeronaves: «... implantar su fabricación...»; y el deseo de aprovechar en todos los campos la experiencia en el empleo de tales artefactos. «... y contribuir a su adelanto con la experiencia».

Como verán, unos criterios que mantenidos a lo largo de los años, ajustados a la situación de cada momento, se mantienen desde entonces:



Avión de entrenamiento Avro 504 K, 1922

ESPIRITU DE SERVICIO,
CONOCIMIENTO DEL MEDIO,
INNOVACIÓN Y DESARROLLO,
APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL
Y EXPORTACIÓN DEL CONOCIMIENTO.
TODO ELLO CON LA MAR COMO TELÓN DE FONDO

Y como en toda empresa, donde el riesgo forma parte del entorno, se hace necesario encontrar personas capaces de asumirlo.

El almirante Flórez, por entonces ministro de Marina de S.M. el rey Alfonso XIII, lo hizo cuando asumió los postulados que le planteaban jóvenes oficiales pioneros en la aviación y cuando planteó la decisión de la creación de la Aviación Naval. También lo hizo el capitán de corbeta don Pedro María Cardona Prieto cuando, requerido para ello en abril de 1918, dedicó todos sus esfuerzos a incorporar la tercera dimensión a las operaciones sobre la mar, como ya lo hicieran los submarinos bajo ella. A decir de Lope de Vega, lo que Cardona hizo fue «pasar de las musas al teatro», de las ideas a los hechos, de las intenciones a las acciones.

Cardona, del que les hablarán a ustedes más adelante, puso imaginación y creatividad a la hora de asumir la tarea, a lo que añadió rigor en el planeamiento y capacidad de formar equipo a la hora de llevarlo a cabo. Por demás, este oficial de Marina ya demostró talento cuando en 1900, apenas con los galones de alférez de navío, ganó el concurso convocado por la Asociación para el Fomento de la Marina en Almería para definir una Armada tras los acontecimientos de 1898.



Hidroavión Supermarine en carrera de despegue, 1922



Estación Transportable de Aeronáutica Naval, *Dédalo*, en 1922

El rigor en el planeamiento le llevó a considerar los elementos que más tarde serían los componentes de un sistema: definición de la finalidad, el equipamiento (las aeronaves), la infraestructura (las bases y elementos de a bordo en los buques), el personal (formación y adiestramiento) y los procedimientos (la doctrina de empleo).

Para ello estudió técnicas, probó modelos, visitó fábricas, buscó localizaciones, adaptó infraestructuras, modificó e incorporó buques, contrató profesorado, levantó una escuela y un largo etcétera.

La bondad de su trabajo fue, no solamente su contribución personal, sino el empeño que puso en tener a su lado a un equipo capaz de ver más allá de las necesidades inmediatas. Menorquín, supo pensar como un gallego al intuir las derivadas de sus decisiones, actuar como un castellano por la sencillez y rectitud para llevarlas a término, asentarse en tierras catalanas, y expandir su tarea a toda la geografía española.

Pero no solamente se trató de adquirir aeronaves, sino de hacer posible su traslado al teatro de operaciones con todos los apoyos necesarios. Así nació la Estación Transportable de Aeronáutica Naval, el *Dédalo*, en el que se reproducían las capacidades de las primeras bases aeronavales ubicadas en El Prat de Llobregat y en el muelle del Contradique en Barcelona. La vocación marinera de la aviación naval, convertida en Aeronáutica Naval, con la incorporación de los globos y los dirigibles, estuvo presente desde sus comienzos

La Aeronáutica Naval nació con espíritu de servicio y con vocación de fraternidad con la Aviación Militar. Los primeros hechos que avalan la importancia de la creación de la aviación naval en España fueron las campañas en el norte de África en los primeros años de la década de 1920. En apenas cinco años de existencia, España contó con una Aeronáutica Naval que, dotada de



Hidroavión Machi-24 amarrado en la base de la Mar Chica durante las operaciones de 1924 en el norte de África

hidroaviones y dirigibles, fue capaz de participar en tres campañas sucesivas, en las que peleó hombro con hombro con el Ejército para dominar una situación convulsa que afectaba a la seguridad de los españoles.

Aunque el capitán de navío Gil de Sola les hablará de ello profusamente, el realismo del capitán de corbeta Cardona le llevó a ubicar la primera base aeronaval en Barcelona, donde ubicó también la Escuela de Aviación Naval, a la espera de contar con recursos para levantar una base aeronaval en San Javier, por encontrar en la Ciudad Condal el sustento técnico, industrial y académico para ensamblar aviones, construir motores y formar dotaciones.

La importancia de la decisión de establecerse en Barcelona, que es lo que trato de valorar con mis palabras, estuvo en encontrar una ubicación que permitiera el despegue inicial de la Aeronáutica Naval sin perder de vista que la finalidad superior era establecerse en las proximidades de Cartagena, como mandaba el real decreto de creación del servicio aeronaval.

Las razones hay que buscarlas en la realidad española en los años vein-



Motor Hispano-Suiza de 160 CV



Base Aeronaval de El Prat de Llobregat en 1914

te de principios del siglo XX, cuando en Barcelona se situaban empresas como la compañía Hispano-Suiza, que ya construía motores terrestres y daba sus primeros pasos en el mundo de los motores de aviación, y que más adelante llegó a ser conocida en el mundo entero por el motor en «V» de 8 cilindros y 160 CV, de los que se llegaron a fabricar, bajo licencia, cerca de 50.000 motores en distintas versiones en España, Francia, Reino Unido, Estados Unidos y Japón; la empresa de Arturo Elizalde Rouvier, dedicada inicialmente a fabricar automóviles, que en esos momentos de muy escasa actividad de la aviación

civil en España creció con la demanda de la Aeronáutica Naval en el ensamble de aeronaves; los astilleros Vulcano, donde se remodeló y se mantuvo al *Dédalo* durante su vida activa; la industrial Pujol, Comabella y Compañía que, cuando ya poseía un aeroclub en la zona llamada Casa Antúnez, e interesada en la fabricación de aviones, se fusionó con Talleres Hereter, S.A., que fabricaba entonces automóviles y encontró en la Aeronáutica Naval un cliente al que poder satisfacer, sin dejar de mencionar otras industrias, como la naval de sus astilleros, donde se convirtió un mercante en el primer portaviones; la eléctrica, que ya dotaba a los buques de la Marina y que construyó las primeras radios para los aviones de la Aeronáutica Nava; la textil, a la que se encar-





Talleres Herreter, S.A., 1920

gó la fabricación de cubiertas para dirigibles y aviones y los primeros paracaídas, etc.

El hito que refleja el esfuerzo fue la entrega del primer hidroavión construido en España, un Savoia-13 fabricado en los Talleres Hereter con motor Hispano-Suiza a la Aeronáutica Naval el 17 de septiembre de 1921.

Pero si el apoyo de las industrias fue importante, la aportación a la formación de los miembros de la Aeronáutica Naval siguió una derrota de éxito similar. La ubicación de la Escuela de Aeronáutica Naval en El Prat de Llobregat encontró la masa crítica suficiente para dotarse de un profesorado de calidad de todas las materias que se requerían para la empresa: instructores de vuelo, ingenieros de construcción, mecánicos de motores, profesores de aprendices, y hasta expertos capaces de montar un aula de zoología marina a bordo del pontón *Cocodrilo*.



Primer hidroavión construido en España (Savoia-13 «Español»)



Pruebas del paracaídas Sempere por la Aeronáutica Naval, 1928

Pero si la Aeronáutica Naval sustentó su desarrollo inicial en la capacidad de Barcelona, también supuso, en reciprocidad, un apoyo a las empresas allí ubicadas.

Y, como les hablé de la exportación del conocimiento, que por aquel entonces era un trasvase de experiencia, la Ciudad Condal se benefició de la existencia de un aeródromo como el de El Prat, cuando la Marina abrió, en primer lugar, sus terrenos para recibir los primeros vuelos regulares internacionales con motivo de la Exposición Universal de 1929, que se celebraba en la ciudad y, más tarde, entregó la totalidad de las instalaciones cuando completó la construcción de la Base Aeronaval en San Javier en 1932.

Para que se hagan una idea, en la década de 1930 la Aeronáutica Naval contaba ya con más de cien aviones, un portaviones, la Base Aeronaval de

San Javier y destacamentos aeronavales en Barcelona, Pollensa, Mahón, Cádiz y Marín; había participado en campañas militares, y había contribuido al desarrollo de la aviación en España. Todo ello en un escaso lapso de tiempo. Recuerden que hace un siglo se medía en días lo que hoy se calcula en segundos.



Stand de la Aeronáutica Naval en la Exposición Universal de 1929 en Barcelona



Pero, en esos mismos años treinta, los criterios prácticos con los que creció la Aeronáutica Naval, que tan excelentes resultados dieron a la defensa marítima española, se vieron sustituidos por deducciones teóricas sin experimentar. La creencia de que lo esencial era simplemente volar prevaleció sobre la finalidad de lo que se hacía mientras se volaba.





DORMITORIOS 140 R. 4403 1935
DE MARINERIA A38/649



COMEDOR DE AUXILIARES 1935 R. 4418



AULA DE FOTOGRAFIA 163 R. 4419 1935
A38/666



HOTEL S. JAVIER 115 1934 R. 4370 A38/616



CAMPO DE DEPORTES 113 R. 4424 1935
A38/670



ESPACIO ENTRE 160 R. 4429 1936
HANGARES A38/685



HANGAR VACIO, ABIERTO 161 R. 4436 1936
A38/682



SURTIDORES GASOLINA 173 Y BENCOL 1936 R. 4437 A38/682



La aplicación de tan simplista hipótesis llevó a concentrar la totalidad de los medios aéreos españoles, ya fueran civiles o militares, bajo una única autoridad administrativa, la Dirección General de Aeronáutica, dependiente de la Presidencia del Gobierno, un organismo que, alejado de la realidad práctica y desconocedora del empleo que se daba a cada uno de los medios, se vio frente a la necesidad de devolver la gestión de las aeronaves, un año más tarde, a sus primitivos usuarios, sin que, por el contrario, fuese capaz de establecer una acción armónica y conjunta de todos ellos.

Pero lo que fue una descentralización generalizada dejó de serlo para la Armada. La Aeronáutica Naval se insertó en una doble organización, operativa y administrativa, de linderos indefinidos, por cuyas rendijas se vació la esencia de lo que era: una unidad naval dedicada a las cosas de la mar.

La vocación de la Armada era actuar en y desde la mar, nunca competir con el hermano por el dominio del aire. Así, en su espíritu innovador adoptó el autogiro La Cierva como nueva aeronave capaz de tomar y despegar desde la cubierta de vuelo. El puerto de Valencia, en 1934, fue el lugar donde se dio tal acaecimiento.

Pero el «mal-entendimiento» de lo que era una aviación naval, la inadecuada adscripción orgánica, el asesinato de la práctica totalidad de sus miembros con titulación aeronáutica en los primeros meses de la Guerra Civil, el empleo sistemático por ambos bandos de los aviones navales en operaciones sobre tierra, la escasez económica para incorporar innovaciones como el autogiro y





Primer despegue del autogiro La Cierva desde el *Dédalo*, en el puerto de Valencia, en 1934



las prioridades de la guerra a la hora de incorporar catapultas y aviones a los cruceros y buques mayores hicieron que la Aeronáutica Naval se desvaneciera. Oficialmente nunca desapareció, pero la ausencia de la mar en los hombres que manejaban los aparatos y en los objetivos que perseguían fueron causas suficientes para llevarla a tal situación.

Con la creación del Ejército del Aire en 1939, la Marina entregó al nuevo ejército lo mejor de lo poco que le quedaba: unos pocos pilotos y observadores, oficiales y maestros, entre los que se encontraban dos medallas aéreas, los capitanes de corbeta Núñez y De la Sierra, más tarde generales de división del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire, así como los escasos aviones que sobrevivieron a los combates en tierra, y, eso sí, la Base Aeronaval de San Javier, la más moderna y funcional de su tiempo, donde se asentaba la Escuela de Aeronáutica Naval.



La lógica hizo esta vez que allí se instalase la Academia General del Aire desde los primeros años del Ejército del Aire, y que hoy siga allí ubicada. En ella quedó la infraestructura y el equipamiento, pero fue inexistente el personal y la doctrina naval.

Pero, como les dije, esta presentación trata de valorar la importancia de la creación de la Aviación Naval, de las decisiones que se tomaron y de las personas que las asumieron.





Es posible que con ese desvanecimiento de la Aeronáutica Naval pudiera terminar mi exposición, pero creo necesario seguir adelante pues, sin contar con aviones, la doctrina aeronaval, que estaba en la mente de las personas que



Bell 47G a bordo del remolcador RR19, en la ría de Pontevedra, durante las pruebas de toma a bordo en 1955



Bell 47 G de la 1.ª Escuadrilla a bordo del *Canarias* en 1969

conformaban la institución, permaneció en las décadas posteriores porque perduraba la necesidad de una aviación naval para la Defensa Nacional.

Cuando España se abrió al exterior en 1953, la Armada encontró en una modesta e innovadora aeronave —el helicóptero— la posibilidad de dotarse de nuevo con una aviación naval.

El encargo de su renacer como Arma Aérea de la Armada recayó en el capitán de corbeta Brinquis y un reducido equipo de dos oficiales y dos suboficiales que lo tomaron con entusiasmo y realismo y que encontró, en la década de 1960, el empuje del capitán de fragata Suanzes y el valor profesional de autoridades navales como el almirante Moreno o el almirante Meléndez, que asumieron las propuestas de esos jóvenes oficiales.





Sin duda, este renacer o recreación de la Aviación Naval en forma de Arma Aérea de la Armada propició la incorporación de un portaviones ligero estadounidense a la Lista Oficial de Buques de la Armada con el nombre de *Dédalo*, y el desarrollo, paso a paso, del contenido de la doctrina aeronaval, algo que se hizo notar pronto en las operaciones y en la adquisición y el diseño de los buques, dominio en el que la aeronave y la cubierta de vuelo pasaron a ser elementos esenciales.

Como sucediera con la Aeronáutica Naval con la adopción del hidroavión, lo que la Armada tenía para los fines de la Defensa Nacional también sirvió para impulsar otras áreas de la sociedad. Y así, la adopción del helicóptero como aeronave naval tuvo una decisiva influencia en la creación de otros servicios aéreos, en el apoyo a las autoridades civiles en catástrofes naturales, y en las emergencias y salvamento de vidas humanas, así como en el desarrollo de la industria nacional.

El conocimiento que la Armada acumuló en el empleo del helicóptero sirvió para que aviadores navales contribuyeran a crear servicios públicos como la unidad de la Dirección General de Tráfico u otros dedicados al apoyo y el transporte o la industria pesquera, y el Arma Aérea de la Armada proporcionó asistencia a las autoridades civiles y a las gentes de mar.

Años más tarde, de igual forma que se eligió el helicóptero como aeronave naval, con el mismo espíritu innovador la Armada optó por otra novedad para



consolidar la aviación naval: un «colchón volador», como denominó en 1965 el almirante Meléndez, jefe de Estado Mayor de la Armada, al que sería el avión de despegue corto y aterrizaje vertical: el Harrier. Decisión que daría una nueva capacidad a la Defensa Nacional, convertiría el portahelicópteros *Dédalo* en portaviones, influiría en la creación del Grupo Aeronaval de la Flota, propiciaría la construcción del portaviones *Príncipe de Asturias*, apoyaría la exportación, por primer vez en la historia, de un portaviones de nueva construcción a la Marina Real tailandesa, favorecería el diseño del buque de asalto anfibio *Juan Carlos I* y, de nuevo, facilitaría la exportación de dos buques de su clase a la Marina Real australiana.

La influencia de la existencia de una aviación naval está en que hoy se hace impensable dejar de incluir en los proyectos de los buques una cubierta de vuelo sobre la que poder operar en la mar con aeronaves.

La utilidad de una Armada con aviación naval es innegable para la Defensa Nacional, pero también lo es como soporte de la sociedad civil y como apoyo institucional y doctrinal a la industria nacional.

Como verán, en la Armada se conservan criterios que hacen que se sustenten tradiciones. Criterios que, ante nuevas situaciones, propician nuevas soluciones. Lo fue el hidroavión, el avión torpedero, el autogiro, el helicóptero, el avión de despegue corto y toma vertical, el avión tripulado a distancia y lo serán otros elementos aéreos innovadores.

La importancia de la creación de la Aviación Naval en España es innegable. Ahora nos parece obvio lo que un día, hace cien años, parecía un sueño. Negar esta evidencia sería el comienzo la derrota, y la Aviación Naval nació para contribuir a la victoria.

