

# AERONÁUTICA NAVAL. ORÍGENES Y GUERRA DE ÁFRICA

Luis MOLLÁ AYUSO  
Capitán de Navío

Se han considerado los doce segundos de vuelo de Orville Wright a los mandos del *Wright Flyer*, sobre las doradas arenas de la playa de Kitty Hawk en Carolina del Norte, el primer vuelo de la historia. Ni siquiera los propios hermanos, que regentaban hasta ese momento un humilde taller de bicicletas, fueron capaces de pronosticar la incidencia de su invento en las sociedades civil y militar, hasta el punto de que en una macroencuesta universal efectuada en los albores del siglo XXI señaló el avión como el invento más determinante del siglo anterior

Esos doce segundos significan, pues, el embrión de las que en su día habrían de ser conocidas como Aeronáutica Militar y Aeronáutica Naval, nacidas en este orden cronológico y que crecieron de manera conjunta hasta fundirse después de nuestra Guerra Civil (concretamente en 1939) en nuestro Ejército del Aire. La Aeronáutica Naval, por su parte, fue el origen, después de un periodo de latencia de quince años, de la actual Aviación Naval española.

Las primeras huellas de lo que inicialmente se conoció como Aviación Española las encontramos en noviembre de 1792, cuando una serie de pruebas que se habían hecho en Segovia culminaron exitosamente, con una demostración ante el rey Carlos IV del vuelo de un globo aerostático con la finalidad de obtener información relativa a las defensas de una plaza. Este momento constituye el antecedente más antiguo de lo que, casi cien años después, habría de constituir el Servicio de Aerostación del Ejército.

Habría que esperar 128 años para colocar la segunda piedra de la Aviación Española. Para entonces la posibilidad de volar ya era un hecho después de los doce segundos mágicos de los hermanos Wright. En 1910 se creaba en Madrid el Servicio de Aviación del Ejército de Tierra, del que se encargaría el Cuerpo de Ingenieros, y más concretamente el coronel Pedro Vives. El primer aparato con que contó fue el dirigible *España*. Un año después, en marzo de 1911, se inició el curso para la primera promoción de la Aviación Militar en Cuatro Vientos, cerca de Madrid. El alumnado pertenecía en su totalidad al Arma de Ingenieros. Hasta la tercera promoción, en 1912, no se incorporaron oficiales de Marina, concretamente dos alféreces de navío. Más tarde, en 1913, cuando la aviación militar contaba ya con algunos pilotos, observadores y aparatos, se creó el Servicio de Aeronáutica Militar.



bre y tela de lino de escaso valor militar, más allá de la observación y el reparto de panfletos. El espectro aéreo pertenecía a los dirigibles, aunque a lo largo de la guerra se produjo una inversión de la confianza en ambos tipos de aparatos, y mientras que los dirigibles se demostraban imprecisos y vulnerables a la aviación, esta fue ganando en fiabilidad y ampliando el espectro de sus posibilidades, hasta desplazar fuera de los escenarios bélicos a los globos.



El 15 de septiembre de 1917 nació la Aviación Naval mediante un real decreto de Alfonso XIII tras un periodo de aprendizaje por parte de pilotos y observadores de la Armada en la Aviación Militar. En 1920 se estableció la Escuela de la Aviación Naval en Barcelona, visto que la inicialmente prevista de San Javier encontró problemas con las expropiaciones. Se cambió la denominación oficial del cuerpo por la de Aeronáutica Naval. Este cambio de nombre se realizó para dar cabida tanto a la especialidad de aviación como a la de aerostación. La aerostación se reduciría en 1926 y sería eliminada en 1930. El capitán de corbeta Pedro Cardona Prieto fue nombrado primer director y encargado de seleccionar los nuevos hidroaviones con los que se dotaría a la Aeronáutica Naval española.

En lo que a la Aviación Naval respecta, 1917 termina con el más absoluto silencio legislativo. Europa seguía en guerra, y aunque en España ya se fabricaban aviones, la Aviación Naval necesitaba hidroaviones, que no se fabricaban, ni buenos ni malos; además, el escalafón de pilotos y observadores seguía aumentando sin que ningún tipo de organización señalara sus cauces y límites. Por añadidura, este grupo pequeño pero selecto de oficiales no estaba bien visto dentro de la profesión ya que, mientras que el común de los oficiales permanecía embarcado, sufriendo el rigor del ámbito marino y las penalidades de la profesión, ellos permanecían mano sobre mano, excepto para hacer algún viaje de vez en cuando a Cuatro Vientos para ponerse a los mandos de un avión con idea de no perder la práctica.

Terminada la guerra, el excedente de unidades aéreas era muy grande, por lo que Cardona no encontró demasiados problemas a la hora de encontrar el núcleo inicial de unidades de la Aviación Naval. El Avro británico era un avión que se había distinguido especialmente en la Gran Guerra, muchas veces en acciones tan audaces que parecían imposibles para la época. Era capaz de lanzar bombas de nueve kilos, por lo que parecía una buena opción para la interminable guerra de África. En la posguerra, muchos ejemplares del Avro 504, que ya no tenían espacio en las disminuidas plantillas militares, encontraron un lugar en el mercado civil de la aviación, siendo utilizados en una gran variedad de tareas, tales como entrenamiento, vuelos turísticos y espectáculos aéreos

Además del polivalente Avro 504, Cardona compró dos Martynside F-6 Buzzard, un caza rápido y potente, probablemente el mejor de la época, pero con poco sentido, ya que en el horizonte militar de la Aviación Naval no había aviones enemigos a los que disputar el cielo. El paquete inicial de unidades de la Aviación Naval se complementó con dos Macchi-18, el primer hidroavión que utilizó la Armada y que, siendo teóricamente versátil por sus buenas condiciones de avión de adiestramiento y reconocimiento, dejaba mucho que desear como bombardero y avión de ataque al suelo.

En cuanto a las bases, verdaderamente no podía llamárseles tal, ya que se trataba de simples campos de césped en las cabeceras marítimas de Cádiz, Ferrol y Cartagena, sin ningún tipo de aditamento logístico ni organizativo. En cualquier caso, la Aviación Naval echó a andar con estas tres bases, siete aparatos y diez oficiales que se repartían las funciones de pilotos y observadores, aunque tres años después las cosas habían cambiado sustancialmente, y bien puede decirse que 1921 fue el año de su despegue. Vistas las dificultades que entrañaban Ferrol y Cartagena para albergar bases, debido al trasiego de hidros y botes por sus angostas aguas, Cardona decidió llevar la de Ferrol hasta Marín, unos 160 kilómetros al sur, donde la Armada acababa de levantar el Polígono de Tiro Naval Janer. La de Cartagena, por su parte, debía trasladarse hasta la vecina San Javier, donde las aguas del Mar Menor se mostraban muy propicias para los hidros, por lo se expropiaron una serie de terrenos. Pero, comoquiera que las negociaciones se alargaron, se decidió entonces asentar la base de manera provisional en los terrenos de El Prat del Llobregat, llamados la Volatería, por constituir una marisma en la que el problema principal era el paludismo, enfermedad que, hasta que fue erradicada por los servicios médicos de la Armada, afectó en menor o mayor grado a la práctica totalidad del personal militar destinado a el que hoy es el gran aeropuerto de El Prat en Barcelona.

Desde enero de ese año la escuela de Barcelona comenzó a funcionar, produciendo las primeras promociones de pilotos, observadores y mecánicos salidas directamente de instalaciones de la Armada. Produciéndose, además, en el periodo de unos pocos meses, el primer vuelo de los nuevos oficiales alumnos y la primera ascensión en globo libre y cautivo. Por otra parte, y tras mucha insistencia por parte de Cardona, se asignaron a la escuela el destructor *Audaz*, como buque complementario para ejercicios, y el viejo crucero *Río de la Plata*, como pontón y residencia de alumnos. La base de Barcelona, los buques y las unidades aéreas formaron lo que orgánicamente se dio en llamar División de Aeronáutica Naval. Justo entonces, de manera trágica e inesperada, un suceso vino a cambiar el desarrollo de los acontecimientos, precipitándolos en lo que concierne a la Aviación Naval, cuando las tropas del general Silvestre fueron salvajemente diezmadas el 21 de julio en Annual. Un suceso que conmocionó a la opinión pública y obligó al Gobierno a reaccionar enérgicamente. La Aviación Naval fue llamada a colaborar con la Militar desde el aeródromo de la Mar Chica, en Melilla, surgiendo entonces la necesidad de que aquella contara con un buque específico, es decir un portaviones.

En estas circunstancias, y tras el intento infructuoso de comprar un portahidros en Inglaterra, Cardona presentó un barco que podía convertirse en lo que necesitaba la Aviación Naval tras las preceptivas obras de remodelación, que sumaron la cantidad de dos millones de pesetas y transformaron el *Neuenfels* o *España* núm. 6 (buque incautado por las



pérdidas a nuestra flota por los submarinos alemanes durante la primera guerra mundial) en la estación transportable de aeronáutica naval *Dédalo*, que quedó listo para navegar en su nuevo rol en un tiempo récord. Y de esa forma, el 25 de mayo de 1922 zarpaba hacia Marruecos, con una unidad naval embarcada compuesta por una escuadrilla de Macchis 18 y otra de Savoias 13/16, y la misión de bloquear la costa de la bahía de Alhucemas, ocupar las abandonadas el año anterior y efectuar operaciones de castigo, contra las harcas rifeñas, lanzadas desde el mar y desde el aire. A lo largo de la campaña se efectuaron un total de 123 vuelos, la mayoría de ellos de reconocimiento para bombardeo de costa por parte de la Flota, aunque también se llevaron a cabo 36 vuelos de bombardeo sobre objetivos concretos.

Los resultados de la Aviación Naval para esta primera campaña de Marruecos no fueron buenos, principalmente porque muchos de los vuelos programados tenían que abortarse a la menor agitación del mar, y cuando conseguían despegar, no eran unidades especialmente dotadas para el bombardeo.

Para la segunda campaña, en 1923, la Armada adquirió tres unidades del biplano biplaza de reconocimiento y lanza torpedos Parnall Panther, uno de los primeros aviones británicos diseñados especialmente para operar embarcados y que podía despegar desde la reducida cubierta del *Dédalo* sin necesidad de ser posado en la mar, pensando que el cubículo del torpedo podía ser modificado para el lanzamiento de bombas de cierta consideración, aunque el avión no ofreció los resultados previstos y la segunda campaña fue considerada un nuevo fracaso.

Mientras tanto, una de las vulnerabilidades de la División de Aviación Naval era la falta de comunicaciones, dada la necesidad del *Dédalo* de abatir antenas para facilitar las prácticas de vuelo, lo que obligaba muchas veces a pasar el tráfico a través de otras unidades mejor dotadas. Cuando se trataba de mensajes importantes y la radiotelegrafía del *Dédalo* fallaba, se recurría a otros barcos con toda normalidad, pero muchas veces los mensajes rutinarios quedaban a la cola de una larga lista y tardaban días en llegar a Barcelona. Para este tipo de mensajes la solución la dio el capellán de la División de Aeronáutica, don Pedro Gómez Aragón, natural de un pueblo de la huerta de Murcia donde había mucha afición a las palomas mensajeras. Al principio don Pedro creó un modesto criadero de quince parejas, pero el sistema dio un resultado tan bueno que el llamado Servicio de Palomas Mensajeras de la



Aeronáutica fue creciendo hasta convertirse en uno de los principales criaderos de España, ganándose una larga lista de concursos de colombofilia. Cuando el aeropuerto se cedió a la ciudad en 1929, pasando a convertirse en lo que hoy es El Prat, contaban con más de 200 parejas.

El 13 de septiembre de 1923, el general Miguel Primo de Rivera daba un golpe de Estado y España entraba

de lleno en un periodo que se dio en llamar el Directorio, que no era otra cosa que una dictadura. En este proceso tuvo mucho que ver la situación en Marruecos después del desastre de Annual. Al día siguiente de la institución de la dictadura, se impuso el estado de guerra, creándose el Directorio Militar, que convertía a Primo de Rivera en presidente del gobierno y único ministro.

Desde el punto de vista militar, una de las urgencias de la dictadura fue afrontar el llamado «problema de Marruecos». Comoquiera que Primo había manifestado siempre una postura «abandonista», dio orden al Ejército de replegarse, pero se había derramado demasiada sangre y los militares llamados «africanistas» no disimularon su malestar. Para colmo, el repliegue se hizo en condiciones meteorológicas infames, lo que aprovechó Abd-el-Krim para lanzar una ofensiva que produjo otro desastre equiparable al de Annual, aunque Primo de Rivera pudo ocultarlo a la opinión pública gracias a la censura. No obstante, la tragedia le obligó a asumir funciones de alto comisario en Marruecos, lo que finalmente le llevaría a decidir el desembarco de Alhucemas.

Mientras tanto, la Aviación Naval seguía creciendo y ese mismo año de 1923 tomó parte en la prestigiosa Copa Gordon Bennet, que no era sino una durísima carrera de globos que se seguía con mucho interés en toda Europa y en la que la Aeronáutica Naval tomó parte con un globo que se llamó *Hesperio* y que iba tripulado por los tenientes de navío Guillén y Sierra, el mecánico Galiana y un cabo de mar. En total tomaron la salida 21 globos, de los que tres eran españoles, el *Hesperio*, el *Polar* y el *J.F. Duro*, de la Aeronáutica Militar. A la dureza habitual de la prueba se unió que la carrera coincidió con el paso de un temporal, hasta el punto de que una tormenta de granizo empujó al *Hesperio*, proyectándolo sobre unos cables de alta tensión. A base de largar lastre consiguió remontar, pero las chispas produjeron un fuerte incendio en tierra. La llegada del *Hesperio* a su destino resultó espectacular, pues el globo estaba algo tocado y necesitó para aterrizar cinco kilómetros, distancia en la que estuvo permanentemente rozando el suelo y quebrando con el ancla árboles y postes de telégrafos. De los 21 globos solo llegaron once, haciéndolo el *Hesperio* en cuarto lugar. Tres globos se perdieron durante la tormenta y hubo cinco muertos, tres desaparecidos y muchos heridos. Los tripulantes españoles recibieron la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, y cuando se creó algu-

nos años después, fueron los primeros en recibir la Medalla Aérea individual. Fueron felicitados por Alfonso XIII.

Siguiendo con el repaso cronológico, 1924 no fue un año demasiado activo desde el punto de vista de la Aviación Naval, que en su imparable crecimiento en hombres y aparatos vio la llegada a Barcelona del mejor bombardero naval del momento: el Supermarine, del que la Armada adquirió doce unidades. Con estos bombarderos la aeronáutica pasó a contar con un total de sesenta y una.

El Supermarine Bomber era el mejor avión naval del momento y su concurso se consideró imprescindible para terminar con la guerra de África que, además de impopular, comenzaba a ser muy pesada para el Erario. Se trataba de un avión con versión doble, de ruedas y anfibio, y con una carrera corta que permitía lanzarlo desde el portaviones. Su potente motor Rolls Royce le daba unas prestaciones nunca vistas en la Armada hasta la fecha. Su precio fue de 1,4 millones. A primeros de ese año se contrataron también con la casa Marconi un total de 12 estaciones radio, que se distribuyeron estratégicamente por toda España, lo que permitió jubilarse al centenar de palomas que se criaban en el aeródromo, con gran disgusto del padre capellán encargado de su crianza

Con independencia de la preparación de la División de Aeronáutica para la que habría de ser la tercera campaña de Marruecos, España volvió a presentar tres globos en la Copa Gordon Bennet, y entre ellos estaba otra vez el *Hesperio* con una tripulación nueva, quedando primero de los españoles y cuarto de los diecinueve participantes totales.

Una vez incorporados los Supermarines en Inglaterra, el *Dédalo* se dirigió a Melilla, donde el 3 de agosto comenzaron las operaciones de la que habría de ser tercera campaña de Marruecos. La característica principal de esta campaña fue el mal tiempo, pues los temporales se sucedían unos a otros, hasta que el día 25 un fuerte temporal de levante sacudió al *Dédalo* de tal forma, que en un balance perdió cinco de los 12 Supermarines recién adquiridos, que no pudieron ser recuperados. En estas circunstancias se pidió a Barcelona una escuadrilla de Savoias-16, que se incorporó a los pocos días y en uno de ellos tuvo su aeronáutica el bautismo de sangre en combate. Ocurrió el 3 de octubre, en un ataque combinado de dos parejas de Savoias y otra de Supermarines. Un disparo de los rifeños rompió la tubería de gasolina de uno de los Savoia, que tuvo que amarrar, entablándose un cruce de disparos entre el hidro y los moros de la costa que costó la vida al observador, alférez de navío Vara.

El primer accidente mortal desde que la Aeronáutica Naval estaba oficialmente reconocida ocurrió encontrándose el *Dédalo* en aguas de Menorca el 20 de junio de 1923. En aquellas fechas, cuando el día se presentaba nublado, Cardona solía enviar un aparato a volar a fin de certificar si las condiciones eran apropiadas para las prácticas rutinarias del día, y así se hizo aquella mañana, saliendo a volar el teniente de navío Vicente Cervera y Jiménez Alfaro, de veinticinco años, en un Macchi-18, acompañado del propio Cardona, que tras unas cuantas evoluciones en el aire sentenció que las condiciones

eran favorables. Una vez amerizado, esperaba al avión el contador de navío Juan Suárez de Tángil, de treinta años, habilitado del *Dédalo* que había pedido en varias ocasiones su bautismo de aire, para lo cual vio Cervera que aquel podía ser un buen momento. Una vez en el aire, encontrándose el avión a 300 metros de altura y sin que se llegaran a conocer las causas, el aparato entró en barrena, precipitándose al suelo violentamente sobre un punto de la costa denominado Los Freus, causando la muerte instantánea de ambos oficiales.

En 1925, con motivo de la que se preveía como cuarta campaña de Marruecos, que se esperaba (como en las veces anteriores) que fuera la definitiva, se vio la necesidad de reemplazar los cinco aparatos Supermarine perdidos en un temporal el año anterior. Con tal motivo, la propia Casa Supermarine hizo una buena oferta, pero el ya capitán de fragata Cardona decidió contrastarla con otras, y así como envió a un oficial a Londres a estudiarla, hizo lo propio con otros dos que marcharon a París y Roma con la misma idea. Al final, y a pesar de que el Supermarine era el avión deseado, pues reemplazaba los perdidos sin ninguna posibilidad de sorpresa, triunfó la oferta presentada por el teniente de navío Durán y finalmente llegaron seis aviones Macchi-24, de logística parecida a los Macchi-18, aunque con mejores prestaciones y capacidad de bombardeo. El rechazo a los Supermarines se debió, en realidad, a un asunto de plazos, ya que había cierta premura en incorporar los aviones. El número de aparatos totales, una vez llegados los seis Macchi-24 y teniendo en cuenta los accidentes ocurridos, pasó a ser de sesenta y tres, pues llegaron también cuatro Macchi-18 y dos Avro de escuela para sustituir a los aviones accidentados.

Como ya venía siendo tradición, la Aeronáutica Naval volvió a tomar parte por tercera vez en la Gordon Bennet con el *Hesperio*, uno de los 18 globos pertenecientes a siete países que tomaron parte en la competición, aunque en esta ocasión el *Hesperio* no terminó la carrera al caer al canal de la Mancha, donde fueron recogidos horas después, heridos de cierta consideración, sus tres tripulantes por un mercante norteamericano.

En abril de 1925 se produjo un hecho trascendental: seguro de sí mismo por sus éxitos frente a los españoles, Abd-el-krim cometió el error de atacar la zona francesa del Protectorado. En mayo el líder rifeño Raisun intentó el levantamiento de todas las cabilas, lo que con mucho esfuerzo pudo ser reprimido por el general Sanjurjo y hubiera hecho perder a España las posiciones avanzadas en cada una de las campañas anteriores. El Gobierno, comprendiendo que el asunto de Marruecos no podía ser resuelto por medios políticos, decidió estudiar a fondo una solución que venía acariciándose desde algunos años atrás: el desembarco en Alhucemas de un ejército español apoyado por tropas y unidades francesas. El propio Miguel Primo de Rivera, hasta el momento el más enconado opositor a la idea por el coste económico que podía suponer para la maltrecha economía nacional y por el probable sacrificio de un elevado número de vidas humanas, dio orden al general Sanjurjo de preparar el asalto.

El desembarco de Alhucemas fue una operación militar en tierra lanzada desde la mar el 8 de septiembre de 1925 por el Ejército y la Armada y, en



menor medida, por un contingente aliado francés, que propiciaría el fin de la guerra del Rif. Se le considera el primer desembarco aeronaval de la historia mundial.

La operación consistió en el desembarco de un contingente de 13.000 soldados españoles transportados desde Ceuta y Melilla por la armada combinada hispanofrancesa. La operación tuvo como comandante en jefe al entonces «Director Militar» de España, general Miguel Primo de Rivera, y como jefe ejecutivo de las fuerzas de desembarco en las playas de la bahía de Alhucemas al general José Sanjurjo. Entre los jefes participantes en la acción se encontraba el entonces coronel Francisco Franco, quien por su actuación al frente de las tropas de la Legión fue ascendido a general de brigada. Se dice que el general estadounidense Dwight Eisenhower estudió a fondo la táctica empleada por los españoles en Alhucemas para trazar el plan del desembarco de Normandía. La operación anfibia se llevó a cabo frente a las playas de Ixdain y la Cebadilla, en el territorio de la cabila de Bokoia, empleándose para ello 24 barcasas tipo K compradas a los británicos y que estaban en Gibraltar, siendo las mismas que estos habían empleado en su fracasado desembarco en Gallípoli.

En la costa, los rifeños disponían de catorce piezas de campaña de 70 y 75 mm, que habían sido capturadas a los españoles y que ahora eran manejadas por instructores mercenarios extranjeros. También contaban con un gran número de ametralladoras.

Ayudados por los cañones de las escuadras navales y el bombardeo de la aviación, la primera oleada comenzó a las 11:30. Debido a la presencia de rocas, el contingente de la playa de Ixdain debió desembarcar a unos 50 metros de la costa. Entretanto, se descubre que bajo las arenas de la playa de



la Cebadilla yacen 40 minas. Detonadas estas, comenzó la segunda oleada a las 13:00, emprendiéndose a continuación un rápido avance hasta ocupar las alturas que dominan la playa. En un primer momento desembarcaron 9.000 hombres, y durante el resto del día se procedió a desembarcar el material necesario para continuar la operación. Al caer la tarde, la

artillería rifeña reanudó el fuego con intensidad contra las tropas españolas y la escuadra, causando numerosas bajas y alcanzando a los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*, que sufrieron daños menores. La artillería fue respondida con un ataque aéreo español, y al final del día, 13.000 hombres estaban ya en tierra.

Cabe destacar que en Alhucemas se utilizaron por primera vez en la historia de la guerra carros de combate en un desembarco, concretamente once Renault FT-17 y seis Schneider CA1, que fueron poco útiles, aunque causaron gran impresión. Además, fue la primera vez en la historia en que las fuerzas de apoyo aéreo al desembarco, las fuerzas navales y las fuerzas de tierra actuaron bajo un mando unificado (el de Primo de Rivera), creándose así mundialmente el concepto moderno de desembarco anfíbio.

A la Armada se le encargó preparar a sus unidades más modernas, entre otras, a la División de Aeronáutica, que contaba a su favor con un elevado grado de adiestramiento combinado con las unidades homólogas de la Marina francesa. Bajo el mando de su nuevo comandante, el capitán de fragata Pedro Cardona, el *Dédalo* salió de Barcelona el 8 de junio con una unidad aérea embarcada, compuesta por un globo cautivo, un dirigible, seis Savoias, seis Supermarines, tres F3, tres Macchis-18 y seis Macchis-24.

A la Aviación Naval se le encomendó el apoyo al desembarco y el hostigamiento y limpieza de la zona de levante entre Morro Viejo y Morro Nuevo. Ante las dificultades de permanecer a bordo del *Dédalo*, los Macchi-24 fueron adscritos orgánicamente a la aviación militar del general Soriano en Mar Chica.

Debido a sus dimensiones, los Macchi-24 marcaron esta vez la diferencia gracias a sus bombas de 100 y 12 kilos. Hubo algún pequeño incidente entre la Aviación Militar y la Naval, sobre todo cuando el general Soriano insistió en disponer de un globo en su buque insignia para corrección del tiro naval. El problema era que, para hacer puntería, los barcos tenían que acercarse mucho y los globos recibían numerosos impactos, lo cual obligaba a un consumo de hidrógeno para el que no había existencias suficientes, además de que las chispas y el humo que producían la chimeneas de los acorazados afectaban mucho a los globos, cosa que podía evitarse a bordo del *Dédalo*, aunque el general Soriano desestimó esta idea para gozar de un sistema de comunicaciones más rápido.

Los Macchi 24, por sí solos, arrojaron una media de 175 bombas diarias de 12 kilos y quince de 100, incluso los días en que los hidros no podían despegar. Fueron los verdaderos artífices del éxito de la batalla aérea. El día 1 de octubre, tras tres semanas de intensos combates, cumplida la segunda fase de la operación, el *Dédalo* abandonó Marruecos para dirigirse a Barcelona, dejando allí los Macchi 24, que permanecieron hasta la consolidación de la victoria.

La participación de la División de Aeronáutica en la última campaña de Marruecos, que comenzó con el desembarco de Alhucemas, no pudo ser más completa, ya que se envió todo el material aéreo susceptible de ser embarcado e incluso alguna escuadrilla en vuelo, como fue el caso de los Machi 24. El consumo de las bombas de aviación fue tan extraordinario que se agotó el cargo de todos los arsenales. La observación aérea, por su parte, hizo también un extraordinario servicio guiando el tiro de los más de 8.000 proyectiles incendiarios de alto calibre que los acorazados lanzaron sobre las peladas peñas del Rif, para obligar a los moros a replegarse y permitir el desembarco de los 13.000 hombres de la fuerza expedicionaria. Aunque los hidros sufrieron y recibieron mucho fuego enemigo y hubo numerosos accidentes (sobre todo al despegar del agua), no hubo ninguno mortal ni tampoco bajas en combate por parte de la División de Aeronáutica, por lo que su apoyo a la campaña puede calificarse de extraordinario y muy meritorio.

La campaña en tierra iniciada con el desembarco en Alhucemas se extendió por un periodo de quince meses y condujo a la completa pacificación de Marruecos, con la ocupación de 39 cabilas rebeldes, capturándose 42.000 fusiles, 130 cañones, 236 ametralladoras y 8 morteros.

En 1939 se creaba el Ejército del Aire, que consolidaba las bases, aparatos y material humano del Ejército y de la Armada. Para la Aviación Naval significó el fin de un sueño.