

LA FLOTILLA DE AERONAVES, 1953-2018

José L. NIETO FERNÁNDEZ
Capitán de Navío
Comandante de la Flotilla de Aeronaves

Introducción

La historia del renacer del Arma Aérea pone de manifiesto una vez más que los espectaculares avances que se lograron en muy pocos años se debieron al liderazgo, entusiasmo, dedicación y esfuerzo de numerosos oficiales, suboficiales y marineros que, con un gran espíritu de servicio, supieron superar dificultades y trabajar en equipo para alcanzar unos objetivos que parecían imposibles. Pone de relieve, además, la gran visión de futuro de la Armada, que apostó, en cuanto la situación fue propia, por el desarrollo de la aviación embarcada, que con el tiempo se ha mostrado fundamental en el desarrollo de las operaciones navales.

En esta conferencia se explicará el renacer del Arma Aérea a partir de 1954 y el origen de las distintas escuadrillas, y finalizará con unas pinteladas sobre la actual Flotilla de Aeronaves.

El renacer del Arma Aérea

Con la creación de Ejército del Aire en 1939, todos los medios aéreos y bases de la Aeronáutica Naval pasaron a depender de esta nueva organización. El único medio aéreo del que dispuso la Armada española en el periodo que va desde 1939 hasta 1954 fue un hidroavión Heinkel He-114A del Ejército del Aire, perteneciente a la llamada «Aviación de Cooperación» y que estuvo desplegado a bordo del crucero ligero *Miguel de Cervantes*. En aquellos años la Aviación de Cooperación era la responsable de gestionar los apoyos aéreos que necesitaba la Armada; no obstante, el aislamiento tecnológico y material al que fue sometida España tras la segunda guerra mundial motivó que estos apoyos fueran más bien anecdóticos por una carencia total de medios.

La firma del convenio de cooperación militar y económica con Estados Unidos el 26 de septiembre de 1953 rompió el aislamiento de España y abrió una excelente oportunidad a las Fuerzas Armadas españolas y a la Armada en



Formación de Bell-47

particular para renovarse y adquirir nuevas capacidades, entre otras la aviación embarcada.

En esos años, los helicópteros estaban empezando a adquirir un protagonismo cada vez mayor en las operaciones militares, pero eran desconocidos en nuestro país. La empresa norteamericana Bell Helicopter Corporation, uno de los principales constructores de helicópteros ligeros, hace una oferta al Ejército del Aire, pero el ministro de la época la rechaza. En ese momento, el ministro de Marina no duda en aceptar la oportunidad que se le presenta y se compromete, con el acuerdo del Consejo de Ministros, la compra de tres helicópteros ligeros Bell-47.

Tras un curso en las instalaciones de la compañía Bell, llegan a España los primeros pilotos de helicóptero: el capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva y los tenientes de navío Eliseo González Mosquera y Francisco Mola Mayayo, acompañados por los primeros mecánicos, don Emilio Zarrabeytia Edilla y don José Casal Rodríguez. Este pequeño grupo fue enviado a la Escuela Naval de Marín, donde se emplazó la nueva unidad de helicópteros, denominada inicialmente «Grupo de Helicópteros», y que fue el germen de la actual Flotilla de Aeronaves.

El día 1 de enero de 1954 llegan al puerto de Vigo los tres helicópteros adquiridos por la Armada, que fueron montados en Marín por los dos mecánicos antes mencionados, de los que surgirá una estirpe de excelentes técnicos mantenedores de aeronaves que formarán uno de los pilares más sólidos en los que se apoyará la Flotilla para alcanzar sus brillantes resultados.

El primer vuelo de estos aparatos se realizó en el campo de deportes de Carlos I en la mañana del día 19 de junio de 1954, lo que constituyó un primer paso cuyas consecuencias pocos podían predecir entonces. A partir de este instante se comenzó la formación de nuevos pilotos, para conseguir una plantilla adecuada y asegurar el relevo generacional. Esta primera misión de enseñanza convierte también al «Grupo de Helicópteros» en escuela, con el nombre de «Escuela de Aplicación de Helicópteros»

Ya en el año 1955 tuvo lugar otro hecho muy importante en la vida de la nueva Aviación Naval cuando un helicóptero Bell-47 toma por primera vez en un buque de la Armada navegando. Con la colaboración del comandante del remolcador RR-29 se instala una plataforma de madera en la caseta de popa del buque y se realizan una serie de tomas con el buque fondeado primero y navegando después. El piloto era el teniente de navío González Mosquera, y la Armada, viendo los resultados y la capacidad potencial del helicóptero, decide la compra de otros tres.

Fue en aquella época cuando el capitán de corbeta Saturnino Suanzes de la Hidalga, por aquel entonces comandante del destructor *Lazaga*, unidad basada en la Escuela Naval para prácticas de guardiamarinas, descubrió la Aviación Naval y fue nombrado alumno de la segunda promoción de pilotos. A partir de ese momento, el capitán de corbeta Suanzes dedicó buena parte de su carrera a potenciar el Arma Aérea; en este sentido hay que decir que, si Cardona fue el mentor e impulsor de la Aeronáutica Naval en sus orígenes gracias a su energía y espíritu de trabajo, otro tanto cabría decir del almirante *Ninín* Suanzes respecto de la actual Arma Aérea. Gracias a su esfuerzo, y al de muchos otros hombres de los que se rodeó, se consolidó definitivamente el renacer de la Aviación Naval.

Como se ha dicho, la firma del convenio de cooperación entre España y Estados Unidos representó un instrumento muy importante en el desarrollo de la Armada y de su aviación embarcada. Hay que recordar que la firma del convenio se produce en un momento de enfrentamiento entre dos potencias, en la que la posición geoestratégica de España tiene una indiscutible importancia en el ámbito naval para Estados Unidos con vistas a frenar y contener la expansión de la flota soviética en el Mediterráneo. Así, no es de extrañar el interés de Estados Unidos en construir una base naval en Rota que permitiera controlar el estrecho de Gibraltar e impulsar los proyectos de cooperación con la Armada para potenciar su capacidad de guerra antisubmarina.

Es en este contexto en el que se adquirieron siete helicópteros medios Sikorsky S-55 para la lucha antisubmarina, y se decide en 1957 el traslado del Grupo de Helicópteros a la base naval de Rota, en esos momentos en construcción. El traslado supuso grandes ventajas para el desarrollo de la Aviación Naval en todos los órdenes ya que, junto al mayor espacio disponible y a una mejor meteorología, habría que añadir la proximidad de la Marina de Estados Unidos, que a lo largo de los años será un referente para la Armada y la Aviación Naval. Ese mismo año se vuelve a crear en el Estado Mayor el Negociado de Helicópteros, para gestionar todos los asuntos del Grupo de Helicópteros.



AB-204 en helipuerto

Pero la Armada no fue la única en potenciar su capacidad antisubmarina durante esos años; también el Ejército del Aire creó en 1961, como parte de la denominada Aviación de Cooperación, el Escuadrón 601, basado en la base aérea de La Parra, de Jerez de la Frontera, dotado con aviones de guerra antisubmarina de procedencia norteamericana Grumman Albatross. Desde entonces, miembros del personal de la Armada han servido en dicha unidad como navegantes y coordinadores tácticos.

Pero volvamos a la base naval de Rota, donde, una vez asentada la 1.^a Escuadrilla con los helicópteros Bell-47 y la 2.^a con los Sikorsky S-55, se creó en 1963 la Flotilla de Helicópteros, con el objetivo de unificar todas las unidades y dependencias, a cuyo mando puso al más antiguo de los jefes de las dos escuadrillas. Una vez creada la Flotilla de Helicópteros, continuaron los planes del Estado Mayor para aumentar y mejorar el material, introduciendo los adelantos que ininterrumpidamente se incorporarán a los helicópteros para poder ejercer con mayor eficacia el control del mar y la guerra antisubmarina.

Así, se decidió la adquisición de cuatro unidades del helicóptero Augusta Bell-204, que formaron, el día 7 de octubre de 1964, la 3.^a Escuadrilla. Ese mismo año se decidió la adquisición, con gran visión de futuro, de seis unidades del que seguramente ha sido el mejor helicóptero antisubmarino de la historia: el Sikorsky SH-3D Sea King, del que la Armada adquirió la primera unidad que salió de la cadena de producción.

Poco después, febrero de 1966, se creó la 5.^a Escuadrilla de la Flotilla de Helicópteros y se recibieron las primeras unidades. Al personal de la unidad le

impresionaron tanto las descomunales máquinas que las apodó como vacas sagradas y se les dio el conocido distintivo de llamada «Morsa». De lo que no hay duda es de que la complejidad técnica, tanto de la aeronave como de sus sistemas, supuso un salto tecnológico muy importante para la Flotilla de Helicópteros, que requirió una profunda renovación en la preparación y en los procedimientos de trabajo, tanto de las dotaciones de vuelo como de los técnicos de mantenimiento. Además, impulsó la creación del importante Segundo Escalón de Mantenimiento, para efectuar las revisiones programadas.

Dada la importancia que la aviación embarcada estaba cobrando, el 11 de abril de 1964 se creó la Sección Especial del Arma Aérea, en sustitución del Negociado de Helicópteros, con dependencia directa del jefe de Estado Mayor de la Armada. Paralelamente se creó el Arma Aérea de la Armada, reuniendo en un organismo todas las dependencias, infraestructuras, aeronaves y personal al servicio de las unidades aéreas, designándose el helipuerto de la base naval de Rota base principal.

La llegada del segundo *Dédalo* y la incorporación del ala fija embarcada

Pero los objetivos de la Armada a mediados de los años sesenta no se limitaron a la operación de helicópteros antisubmarinos desde escoltas y se buscaron opciones para disponer de un portaaviones y para operar aviones de ala fija.

Para cumplir el primero de los objetivos, y fruto de los acuerdos de cooperación, Estados Unidos cedió a España el portaviones ligero USS *Cabot*, que la Armada rebautizó como portahelicópteros *Dédalo* y que, el 20 de diciembre de 1967, atracó en la base naval de Rota. La Armada cumplía así de nuevo con el sueño de tener un portaaviones, el *Dédalo*, que fue su buque insignia hasta la entrada en servicio del portaviones *Príncipe de Asturias* en 1988.

Para avanzar en el segundo objetivo de operar aviones de ala fija, se decidió adquirir cuatro avionetas, las conocidas Piper «Comanche», con las que se formó en 1964 la 4.^a Escuadrilla. A pesar de la insistencia de la Armada, las autoridades del Ministerio del Aire no permitieron que se matriculasen y, por lo tanto, que operasen. Esta situación se prolongó bastantes años, hasta la incorporación de los Harrier a la Armada en 1976. Así, en 1977, doce años después de su adquisición, las cuatro aeronaves Piper fueron dadas de alta en las listas de aeronaves de la Armada y aparece el primer emblema de esta unidad, *OMNIA VINCULA DISRUMPAM*, cuyo significado es «Rómpanse todas las ataduras».

Las Piper «Comanche» fueron sólo una excusa de la Armada para conseguir autorización para operar aviones de ala fija ya que, en aquellos años, el Estado Mayor seguía con interés el programa de un nuevo avión de despegue vertical, el Hawker Siddeley Harrier, el cual, a finales de los años sesenta, consiguió superar todas las pruebas operativas y fue adquirido por la Fuerza Aérea del Reino Unido.



Cubierta del *Dédalo*, con AV-8A, SH-3 y AB-212

Viendo el potencial del nuevo avión, la Armada consiguió que en 1972 el Consejo de Ministros aprobase una demostración a bordo del *Dédalo* para poder decidir posteriormente su adquisición. Esta prueba se desarrolló con enorme éxito el 8 de noviembre de ese año al nordeste del cabo de Creus, cuando Mr. John Farley, piloto de pruebas de la compañía, efectúa la primera toma a bordo con un avión Harrier. Poco después la Armada conseguía la autorización del Gobierno para la adquisición de los primeros ocho aviones de despegue vertical Harrier que, debido a las difíciles relaciones diplomáticas con Reino Unido, se compraron a la Marina de Estados Unidos, donde los operaba su Infantería de Marina.

Ese mismo año se recibieron los primeros helicópteros ligeros Hughes 500 para formar la 6.^a Escuadrilla, con misión antisubmarina y capacidad de operar desde los destructores de la clase Churruca. Además, ese mismo año llegaron a Rota los primeros Bell AH-1G Huey Cobra para formar la 7.^a Escuadrilla. Estos helicópteros fueron los primeros de ataque con que contó la Armada.

En 1973 se creó la 8.^a Escuadrilla, para recibir los nuevos aviones de despegue vertical, y se formó un núcleo inicial de pilotos y mantenedores. Finalmente, en diciembre de 1976, víspera de Nochebuena, el *Dédalo* atracaba en Rota, procedente de la base naval de Mayport, con los siete primeros aviones Harrier AV-8, denominados cariñosamente «Matadores». La Armada había alcanzado de nuevo el sueño de operar con aviones embarcados, y el *Dédalo* cambiaba de denominación adoptando el término de «portaaviones».



Formacion de Huey Cobra

Ese mismo año se cambió también la denominación de la «Flotilla de Helicópteros» por la de «Flotilla de Aeronaves», para acoger semánticamente a la recién estrenada 8.^a Escuadrilla.

En todos estos progresos aparece la figura del almirante general *Ninín* Suanzes, ya sea como jefe de la Sección Especial del Arma Aérea en distintas épocas, como jefe de la Flotilla de Helicópteros en 1972 o ejerciendo el mando del entonces recién creado Grupo Aeronaval de la Flota en 1975. La firme convicción del almirante general Suanzes de la importancia de la proyección del poder naval le lleva, durante su dilatada carrera profesional, a la toma de importantes decisiones sobre el tipo de Armada que España debería tener y de la que hoy disfrutamos.

La actual Flotilla de Aeronaves

A partir de ese año de 1976, la Flotilla de Aeronaves se ha ido adaptando para cumplir con las misiones encomendadas, ya sea modernizando el material de sus escuadrillas, ya creando otras para dar cabida a nuevos helicópteros o aviones. En esta evolución hemos visto la desaparición de la 1.^a, 2.^a, 7.^a y 8.^a Escuadrilla, y la aparición de la 9.^a, 10.^a y 11.^a Además, en la Armada se ha asistido a la llegada del portaviones *Príncipe de Asturias* y su sustitución por el LHD *Juan Carlos I*.

A día de hoy, la Flotilla cuenta con

- La 3.^a *Escuadrilla*, que opera siete Augusta Bell 212, los cuales se incorporaron a finales de los años setenta para realizar misiones de guerra de superficie y antisubmarina. A finales de los años ochenta, estos helicópteros se transformaron para el helitransporte táctico, su misión principal, y actualmente están finalizando un proceso de extensión de vida y modernización, con nuevos sistemas que les permitirán realizar con eficacia misiones de vigilancia y seguridad marítima a bordo de los buques de acción marítima. Gracias a la versatilidad operativa de este helicóptero y a la flexibilidad para su embarque, la escuadrilla ha participado en la mayoría de las operaciones en que ha intervenido la Armada.
- La 4.^a *Escuadrilla*, que ha pasado de las antiguas Piper «Comanche» a contar con tres Cessna Citation II y una Cessna Citation VII. Su misión principal es la vigilancia marítima y el apoyo logístico. Ha contribuido al apoyo de numerosas operaciones, como LIBERTAD DURADERA, LIBRE HIDALGO, etc.
- La 5.^a *Escuadrilla*, que, como se ha dicho, se creó a finales de los años sesenta para disponer de helicópteros de guerra antisubmarina de altas prestaciones. Actualmente cuenta con siete helicópteros Sea King, que en 2002 fueron modificados para efectuar transporte táctico de tropas, su actual misión principal. Este helicóptero, por sus altas prestaciones y su capacidad de carga, ha sido fundamental en todas las operaciones que ha realizado la Armada. Además, por su capacidad de salvamento y rescate todo tiempo ha conseguido salvar la vida a multitud de personas en peligro. La escuadrilla ha acumulado más de 100.000 horas de vuelo y es un constante ejemplo de profesionalidad y buen hacer.
- La 6.^a *Escuadrilla*, con los Hughes 500, que se incorporaron en la década de los setenta como helicópteros antisubmarinos y que también han sufrido un programa de modernización para adaptarse a su misión actual de adiestramiento aeronaval, siendo el primer contacto que tienen los pilotos de la Armada con las operaciones a bordo de buques. Además, contribuye de manera significativa a que se puedan impartir distintos cursos necesarios para la Armada, como el de controladores de helicópteros en la mar.
- La 9.^a *Escuadrilla*, que se creó en 1987 para recibir los Harrier de ataque al suelo AV-8B. A partir de 1996, estos Harrier se han ido sustituyendo por una versión mejorada todo tiempo, denominada AV-8B Plus, que se desarrolló en cooperación con Estados Unidos, Italia y Reino Unido, proyecto en el que la industria aeronáutica nacional, a través de Construcciones Aeronáuticas, S.A., tuvo un papel importante, fabricando este avión en su sevillana factoría de San Pablo. El AV-8B es un moderno avión de ataque a suelo todo tiempo que constituye uno de los pilares sobre los que descansa la capacidad de proyección de la Armada.
- La 10.^a *Escuadrilla*, con los helicópteros SH-60B, constituye el complemento indispensable de nuestros escoltas, tanto las fragatas clase



AV-8B y AV-8B Plus

Santa María como las Álvaro de Bazán. Gracias al sistema LAMPS (*Light Airborne Multi-Purpose System*), que permite el intercambio de datos en tiempo real, los sensores del helicóptero son una extensión y un complemento de las capacidades de combate del buque y su centro de información y combate. En 1988 se recibieron seis unidades, y en 2002, otras seis.

La escuadrilla ha participado en todas las operaciones en que han participado las fragatas de la Armada. Además, se enorgullece de que S.M. el rey don Juan Carlos I realizara un vuelo desde el portaviones *Príncipe de Asturias* en abril de 1994. Además, S.M. el rey don Felipe VI recibió en Rota las alas de piloto naval en una ceremonia celebrada el 14 de febrero de 1997, después de pilotar un helicóptero SH-60B. Posteriormente, en varias ocasiones ha pilotado este helicóptero, acompañado por distintos compañeros de promoción.

- La 11.^a *Escuadrilla*, creada en el 2014 para incorporar los Sistema Aéreos Tripulados Remotamente y que actualmente opera el *Scan Eagle*, de reciente incorporación a la Armada. Estos sistemas multiplican la capacidad de nuestros buques para realizar operaciones de vigilancia y reconocimiento a un coste muy inferior de una aeronave. Aunque es la unidad más joven de la Flotilla, ya ha participado en misiones reales. La 11.^a escuadrilla, además, integra los sistemas y medios de la antigua Agrupación de Blancos para Tiro Naval, que se creó en 1958 para proporcionar, gestionar y mantener blancos aéreos autopropulsados y remolcados en apoyo de los ejercicios de tiro de las unidades de la Armada.



SH60B tomando en una FFG

Además de las escuadrillas, la Flotilla cuenta con un Grupo Aéreo Embarcable, que integra a los distintos tipos de controladores que necesita la Armada para llevar a cabo sus operaciones. Por otro lado, para garantizar la operatividad de todos estos medios, la Flotilla dispone de numerosas unidades de apoyo, como el Segundo Escalón de Mantenimiento, donde se ejecutan todas las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo de su nivel; el Departamento de Simulación, con los medios y sistemas necesarios para facilitar el adiestramiento en entornos simulados de dotaciones de vuelo, controladores, mantenedores...; el Departamento de Medicina Aeronáutica, el Departamento de Supervivencia..., todos ellos imprescindibles para el adecuado funcionamiento de la Flotilla.

Como se ha dicho, las aeronaves de la Flotilla han participado en numerosas operaciones reales a bordo de los buques de la Armada, como, entre otras, la Operación SHARP GUARD en 1993, de embargo naval en el mar Adriático a la antigua Yugoslavia, con helicópteros de la 3.^a y 10.^a Escuadrilla; la operación ALFA-CHARLIE, en 1998, de asistencia a amplias zonas de Honduras, Nicaragua, El Salvador y Guatemala tras el paso del devastador huracán *Mitch*, con helicópteros de la 3.^a Escuadrilla a bordo del BAA *Galicia*; la operación LIBERTAD DURADERA, en 2002, de respuesta a los ataques del 11-S, con helicópteros de la 3.^a, 5.^a y 10.^a Escuadrilla; la operación RESPUESTA SOLIDARIA, en 2005, de ayuda humanitaria a Indonesia, con helicópteros de la 3.^a Escuadrilla a bordo del BAA *Galicia*; la operación



La 11.ª Escuadrilla en Irak

LIBRE HIDALGO, en 2006 en Líbano, para vigilar el alto el fuego entre los contendientes, con helicópteros de 5.ª Escuadrilla a bordo del BAA *Galicia*; la operación ALTHEA, en 2008 y 2009, en Bosnia y Herzegovina, con el despliegue de dos Sea King; la operación HISPANIOLA, en 2010, de ayuda humanitaria a Haití después de un catastrófico terremoto, con helicópteros de la 3.ª y 5.ª Escuadrilla a bordo del BAA *Castilla*. Y las conocidas operaciones ACTIVE ENDEAVOUR, de lucha contra el terrorismo internacional en el Mediterráneo, activa desde 2001; la operación EUNAVFOR ATALANTA, de lucha contra la piratería en el Cuerno de África, activa desde 2009, y la operación EUNAVFORMED SOFÍA, de lucha contra el tráfico ilegal de personas.

Por último, la 11.ª Escuadrilla, que ya ha desplegado en varias ocasiones en la operación *Atalanta* y que actualmente se encuentra en la operación apoyo a Irak de lucha contra el Daesh.

Esta es una breve historia de los orígenes de la actual y brillante Flotilla de Aeronaves, una unidad tecnológicamente puntera, que proporciona a nuestra Armada una capacidad operativa indispensable para llevar a cabo las misiones encomendadas.

Antes de finalizar, es preciso recordar que todo lo alcanzado se debe al esfuerzo y dedicación de nuestro personal, que ha dado lo mejor de sí para contar con la actual Flotilla de Aeronaves, cuyo origen se remonta a unos pocos valientes marinos que en la lejana década de los años veinte del siglo



Celebración del centenario de la Aviación Naval

pasado, en su primera etapa, y de los años cincuenta en su renacer, decidieron desafiar las dificultades y la carencia de medios para impulsar un sueño: el de disponer de aviación naval. Esta conferencia es un homenaje a todos los que dejaron la vida en este empeño.