

# BASES Y DESPLIEGUE DE LA AERONAUTICA NAVAL

Francisco GIL DE SOLA COSTELL  
Capitán de navío

## **Momento histórico, controversia sobre su necesidad e impulso inicial**

En el momento en que nace la Aviación Naval, en 1917, muy pocos oficiales en la Armada creían entonces en la necesidad de una aviación naval propia, al considerarse por una gran mayoría que el acorazado seguía siendo el elemento fundamental de la fuerza naval. El Ejército de Tierra también era contrario a la creación de una aviación naval independiente, aunque su Aeronáutica Militar, creada unos años antes, había colaborado activamente, desde 1912, en la formación aeronáutica de personal de Marina y existía una buena relación de camaradería y colaboración entre ambos colectivos, ya que el personal de Marina se integraba en la estructura de la Aeronáutica Militar para prestar servicio.

Tampoco una gran parte de la opinión pública veía necesaria su creación. Sin embargo, pese a todo este clima de oposición, era evidente para sus defensores que la aviación estaba destinada a jugar un papel esencial en el ámbito marítimo y que unos medios aéreos navales autónomos eran totalmente necesarios.

La disponibilidad de estos fue, pues, el resultado del entusiasmo de un grupo de oficiales de Marina que, en aquellos albores de la aviación, supieron ver la importancia que habrían de tener en el futuro y, frente a una incompreensión generalizada, contribuyeron con su dedicación, tesón y entrega a hacerlos realidad.

## **La figura de don Pedro María Cardona**

De entre estos oficiales pioneros hay que destacar la figura de don Pedro María Cardona y Prieto, al que ya se ha referido el almirante Pery en su interesante conferencia, y que fue *alma mater* de la Aeronáutica Naval. Poseedor de una gran inteligencia y vasta cultura, unía a ellas un carácter carismático y un temperamento enormemente humano que le hacía muy popular entre el personal a sus órdenes y en las más altas esferas de la Armada.

El hecho de que hablase con soltura inglés, francés e italiano motivó que el Estado Mayor de la Armada le encomendase con frecuencia informes y comisiones en el extranjero de los que muchas veces daba cuenta personalmente al rey, quien en reconocimiento a su valía llegó a nombrarle ayudante honorario cuando era tan solo teniente de navío, un cargo de asesoría que habitualmente era desempeñado por oficiales generales.

Tras uno de estos viajes en 1917, en el que visitó varias zonas de conflicto en plena Gran Guerra, elevó a su regreso al ministro de Marina, contralmirante Manuel de Flórez y Carrió, un informe proponiendo la creación de una aviación naval independiente de la Aeronáutica Militar, propuesta que es respaldada por el ministro, quien el 13 de septiembre eleva al rey una exposición de motivos que determina que Alfonso XIII firme dos días después el real decreto de creación de la Aeronáutica Naval.

### **Creación de la Aviación Naval (decreto-ley de 15 de septiembre de 1917)**

El decreto de creación de la Aeronáutica Naval establecía, entre otras disposiciones, la creación de una Escuela de Aviación Naval en Cartagena, en la que habrían de especializarse los oficiales de Marina que hubieran obtenido la titulación de piloto en la Escuela de Aviación Militar, así como la construcción de una factoría para la fabricación de material aeronaval.

Se preveía además fijar un presupuesto con el crédito necesario para iniciar el desarrollo del nuevo servicio, crédito que posteriormente habría de ser ampliado, según lo aconsejasen las circunstancias, para el establecimiento de estaciones aeronavales en las bases de Cádiz, Ferrol y Cartagena, así como otras secundarias en las rías de Galicia y de Mahón, siendo estas últimas de menor importancia que las primeras.

En una clara visión de la necesidad de cooperación entre la Aeronáutica Militar y la naciente Aeronáutica Naval, es de resaltar que tanto en el escrito de exposición al rey como en el propio decreto-ley resultante se resaltaba la necesidad de mantener una estrecha colaboración entre ambas instituciones, para aprovechar mutuas experiencias.

La dificultad de disponer en su momento de los créditos necesarios determinó que las obras de construcción de algunas de estas instalaciones —por más que no todas se construyeran finalmente— se fuese demorando con el paso de los años. Es de resaltar al respecto que, aunque los terrenos para construir la Escuela en el Mar Menor se habían ya expropiado en 1920, no sería hasta julio de 1926 cuando por fin se asigna el crédito necesario, por lo que hubo de tomarse la decisión de establecer en otro lugar una escuela provisional, de la que hablaré más adelante.

Tras esta breve exposición sobre las circunstancias en que nació la Aeronáutica Naval, haré un recorrido por los diferentes emplazamientos desde los que esta operó, incluyendo los tipos de aeronaves que la fueron integrando. Y comenzaré para ello con la base de Los Alcázares que, aunque perteneciente a

la Aeronáutica Militar, contó desde su creación entre su personal a un numeroso contingente de la Armada que inició allí su andadura aérea.

## **Aeródromo de Los Alcázares**

El nacimiento de Los Alcázares se debió al progreso que iban adquiriendo los ensayos con hidroaviones, progreso que motivó que la Aeronáutica Militar vislumbrase desde muy pronto la necesidad de disponer de personal e instalaciones adecuadas para operar dichos aparatos, con vistas sobre todo a su potencial empleo en el conflicto del Rif, al poder prescindir con su uso de la utilización de aeródromos terrestres en territorio en conflicto. En consecuencia, en 1914 se decide la creación de una base de hidros.

Para la elección del emplazamiento idóneo se constituyó un equipo de expertos integrado por pilotos e ingenieros militares, un marino, un meteorólogo, un topógrafo y un fotógrafo, que en la primavera de 1915 recorrieron todo el litoral mediterráneo peninsular a lo largo de casi 900 millas.

La conclusión del trabajo realizado fue que el lugar más apropiado era la orilla occidental del Mar Menor. Aprobada la elección de dicho emplazamiento, en mayo de 1915 se eligió su ubicación exacta, al sur de la localidad de Los Alcázares, adquiriéndose una finca de unos 500.000 metros cuadrados colindante con el mar y acometiéndose rápidamente las obras de construcción.

Tras esta decisión se tomó la de la adquisición de los futuros aviones en América, debido a la imposibilidad de comprarlos en Europa, entonces en plena guerra mundial, y a tal efecto se contactó con la empresa estadounidense Curtiss Aeroplane. A mediados de mayo de 1915, coincidiendo con el inicio de las obras en Los Alcázares, se desplazaron a las instalaciones de Curtiss el capitán Emilio Herrera y el teniente de navío Juan Viniegra, con la misión de evaluar y comprar el modelo idóneo y adiestrarse en el mismo.

Entre las distintas opciones ofrecidas por la compañía, se eligió su último modelo, un avión biplaza con asientos en tándem y un singular sistema de mandos al alabear mediante un desplazamiento lateral de los hombros del piloto, que estaban abrazados por un yugo, y la dirección, picado y ascenso mediante el giro, empuje y tracción del volante de la columna de control. La potencia se controlaba con el pie izquierdo.

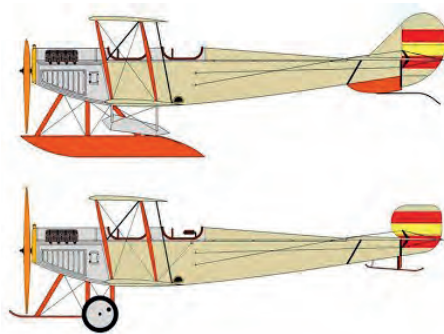
El pedido consistió en seis aviones en la versión estándar con tren de aterrizaje de ruedas, los JN-2s, y otros seis en su versión hidroavión, JN-2, con una motorización de mayor potencia y un estabilizador vertical de mayores dimensiones.

A finales del mes de septiembre los aviones llegaron por fin, desmontados, al puerto de Cádiz, enviándose los terrestres a Cuatro Vientos y los hidros a Los Alcázares.

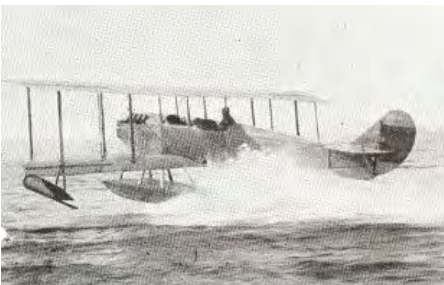
Tras sendos accidentes de Viniegra y de Herrera en las pruebas de los dos primeros JN-2s, el 18 de octubre de ese año de 1915, en Cuatro Vientos, los



Teniente de navío Gil de Sola a los mandos de un Curtiss JN-2s



Curtiss Jenny JN-2 y JN-2s



Curtiss *Jenny* JN-2 despegando en el Mar Menor

aviones restantes fueron más tarde probados con éxito por el teniente de Caballería Roberto White Santiago.

Al mes siguiente, los hidros de Los Alcázares quedaron listos para los primeros vuelos de pruebas y el 23 de noviembre tuvo lugar, en aguas del Mar Menor, el primer vuelo de uno de los JN-2 a los mandos de Albert J. Engel, técnico y piloto de la Curtiss Aeroplane, Co., y el 12 de diciembre, desde esas mismas aguas y pilotado por el citado teniente White, se realizó el primer vuelo militar de un hidroavión en España.

En esas fechas, la Armada contaba ya con pilotos y personal con formación aeronáutica y, en consecuencia, se decidió que los nuevos aviadores navales comenzasen a operar desde Los Alcázares. Así, en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra de 9 de abril de 1916, se designaba a los tenientes de navío Francisco Gil de Sola y Bausá y Pablo Mateo Sagasta y Pratosí y al alférez de navío Félix Cheriguini y Buitrago para pasar destinados en comisión al servicio a la Aeronáutica en el aeródromo de Los Alcázares, quedando en su cuerpo para eventualidades del servicio en el Apostadero de Cartagena.



Curtiss *Jenny* JN-2 en la rampa de botadura y recogida



Aviones JN-2 y JN-2s aparcados frente a los hangares



TN Gil de Sola, jefe de Los Alcázares

Al día siguiente, 10 de abril, el entonces comandante de Estado Mayor del Ejército y jefe de la rama de aviación de la Aeronáutica Militar, Alfonso Bayo Lucía, informó por carta al teniente de navío Gil de Sola de su designación como jefe del aeródromo

Es de resaltar que el contingente naval que allí se estableció creó gran parte de las instalaciones de Los Alcázares y fue pionero, como unidad, en el empleo de los medios aeronavales por parte de la Armada.

### **Arranque de la Aeronáutica Naval**

Tras el decreto de creación de la Aviación Naval, termina el año 1917 con un absoluto silencio administrativo y no es hasta abril de 1918 cuando se da un importante paso al nombrar al capitán de corbeta don Pedro María Cardona y Prieto para impulsar el proyecto, tarea que llevaría a cabo de forma brillante.

En 1920 comienza el auténtico impulso de la Aeronáutica Naval y, ante la dificultad económica para construir en las proximidades de Cartagena la escuela y bases aeronavales previstas en el real decreto de creación, y tomada la decisión de establecer una escuela y base provisionales, era preciso buscar un lugar desde el que pudieran operar tanto aviones de ruedas como hidroaviones y que debía contar además con una industria aeronáutica desarrollada que permitiera un apoyo cercano y eficaz en el mantenimiento y construcción del material de vuelo, al haberse establecido desde un principio como premisa básica la necesidad de apoyarse hasta el máximo posible en la industria nacional.

El material de vuelo inicial comenzó a gestionarse sin pérdida de tiempo en un mercado con numerosos excedentes de material de guerra. Así se adquieren los primeros aviones, los Avro 504-K para instrucción básica, que en los años posteriores son completados con nuevas compras que incluyen dos Avro 504-L con flotadores. Los Avro se utilizaron por la Aeronáutica Naval hasta 1936 y llegaron a sumar 23 unidades.



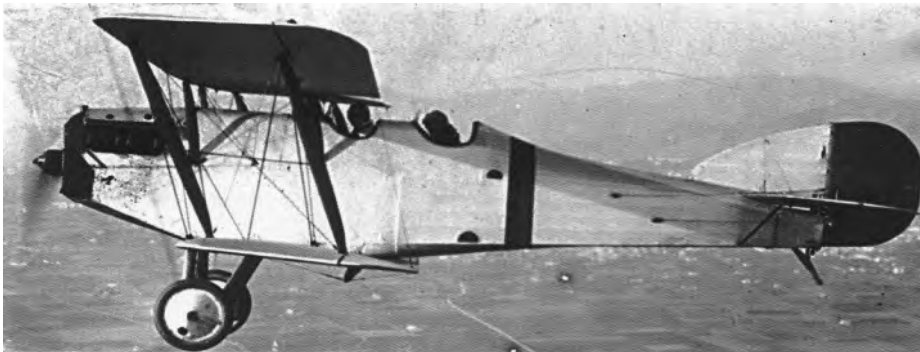
Avro 504-K en su versión de ruedas



Avro 504-L montando los populares «zapatonos»

Como aviones para misiones de caza se adquirieron inicialmente dos Martinsyde F-6 Buzzard biplazas con posibilidad de instalar flotadores, a los que posteriormente se irán agregando otros F-4 monoplazas y F-3 y F-6 biplazas hasta un número de al menos 14 aeronaves.

Para hidroavión de entrenamiento básico se seleccionó el Savoia-13, cuya primera unidad se compró en Italia, construyéndose siete más los talleres que la Aeronáutica Naval estableció en Barcelona. También, bajo licencia, se construyeron otros hidros en la versión Savoia-16.



Martinsyde F-6 Buzzard

Los Savoia-13 y 16 resultaron muy críticos de pilotaje y solidez y hubo que someterlos después a algunas modificaciones que se incorporaron al resto de los que se construyeron años más tarde.

Además, se compraron al Reino Unido los Felixstowe F-3E, también conocidos como «Flying Boats» debido a su gran tamaño, los cuales disponían de gran capacidad de exploración y bombardeo y de los que se tuvieron 10 unidades.

Aparte, y como material de aerostación, se adquirieron a Italia dos dirigibles clase O de 3.600 m<sup>3</sup>, tres globos de vuelo libre de 1.000 m<sup>3</sup> —destinados a adiestrar al personal que pilotaría los dirigibles— y tres globos cautivos Avorio-Prassone de 1.100 m<sup>3</sup>. Y más adelante, en octubre de 1921, se decidió





Savoia-13



Savoia-16

la compra de dos dirigibles SCA de 1.520 m<sup>3</sup>, que fueron entregados en febrero del siguiente año. Estos SCA poseían excelentes características y su pequeño tamaño y fácil manejo los hacía idóneos para su embarque en el buque que se proyectaba adquirir para adaptarlo a las operaciones aéreas y capacitar así a la Armada para proyectar desde la mar el poder naval en la guerra de Marruecos.

En lo referente al lugar para instalar la escuela provisional, Barcelona cumplía sobradamente con las demandas exigidas, por su notable desarrollo industrial y sus excelentes vías de comunicación, tanto con el resto de España como con el extranjero, por lo que, aprovechando la circunstancia de la quiebra de la empresa Talleres Hereter, prestigiosa firma con reconocida capacidad en la industria aeronáutica, la Armada se incautó, a principios de abril de 1921, de las propiedades que aquella poseía en la ciudad y puerto de Barcelona, así como de sus instalaciones en el aeródromo denominado Campo de la Volatería, en El Prat de Llobregat. Y arrendó también dicho aeródromo a la empresa Pujol y Comabella, propietaria del mismo, con la que Hereter se había fusionado años antes. Se estableció también en los cercanos terrenos conocidos como Casa Antúnez, pertenecientes a Hereter, y a finales de año arrendó en dicha zona unos terrenos y cobertizos a los Astilleros Minguell por un periodo de tres años.

La incautación de Hereter implicó la absorción de todo su personal, contando por tanto con su cualificada experiencia.

Por otra parte, los talleres de Casa Elizalde, también en dificultades, fueron contratados para aportar la mayor parte de su capacidad, con lo que se logró poner en vuelo de forma rápida las aeronaves adquiridas y conseguir el rápido adiestramiento del personal de mantenimiento.



Felixstowe F-3 «Flying Boat»



Dirigible SCA



Avro 504-K en el aeródromo de El Prat

La dimensión que se preveía alcanzar para la Aeronáutica Naval hacía necesario además efectuar una selección urgente de personal tanto para vuelo como para mantenimiento. Así pues, a mediados de noviembre comienzan las convocatorias para pilotos, observadores y mantenedores, dando comienzo los primeros cursos a principios de 1921.



Estación Transportable de Aeronáutica *Dédalo*.



Crucero *Río de la Plata*.



Contratorpedero *Audaz*.

Unidades asignadas a la Escuela de Aviación Naval



A primeros de año se establece también la plantilla de personal para la Escuela de Aviación, nombrándose como director al capitán de corbeta Cardona, sin desatender sus obligaciones como comandante del contratorpedero *Audaz*, buque que es asignado para apoyo de las nuevas instalaciones. La precariedad inicial de estas motivó que, en un principio, los alumnos de la escuela tuvieran que arrancar sucesivamente en distintos buques de la Armada surtos en Barcelona, hasta que por fin, a principios de agosto, llegó el viejo crucero *Río de la Plata*, en el que por fin se acomodaron.

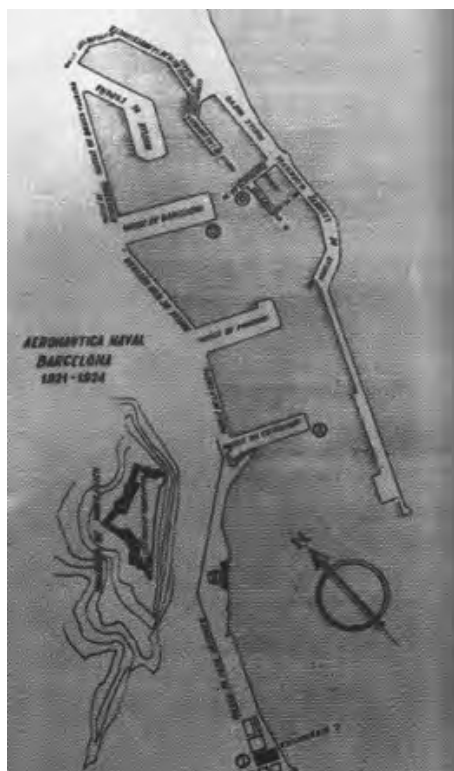


*Cocodrilo*

El 3 de enero de 1922 se creó la División Naval de Aeronáutica y se asignan a la Escuela y a los servicios de Aeronáutica Naval el crucero *Río de la Plata*, el vapor *Dédalo*, aún en proceso de transformación, el contratorpedero *Audaz* y cinco lanchas tipo H que se habían adquirido a la Marina británica. Dos años más tarde se agregó a estos medios el buque pontón *Cocodrilo*, que serviría de alojamiento de la Escuela de Aprendices de Aeronáutica.

Se establecieron, pues, en el área de Barcelona dos diferentes emplazamientos para las operaciones de vuelo: uno en el aeródromo de la Volatería, para los aviones de ruedas, dirigibles y globos, y el segundo en el puerto de Barcelona, donde habrían de ubicarse las instalaciones para los hidroaviones y diversos talleres para reparación y construcción de las aeronaves.

Aparte del desarrollo de las infraestructuras necesarias, tanto en el aeródromo como en el puerto, y de la adquisición de aviones, ya iniciada, era también necesaria la contratación de pilotos y personal técnico extranjero con experiencia, tanto para formar al personal de vuelo y mantenimiento como para colaborar en la puesta a punto de las aeronaves. A tal efecto se contrató a expertos británicos para los



Instalaciones de la Aeronáutica Naval en Barcelona

aviones de ruedas y a personal italiano para los hidros, dirigibles y globos libres y cautivos.

Se presentaba, pues, una tarea ingente, que resumiré abordando las vicisitudes inherentes al aeródromo de La Volatería, en El Prat, que en la zona se conocía como el «aeródromo de los marinos», así como las relativas a las instalaciones en el puerto de Barcelona y su entorno urbano.

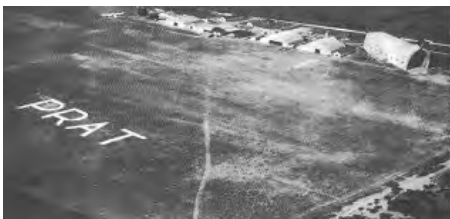
## El Prat

En el momento de iniciarse las actividades de la Aeronáutica Naval, solo existían en El Prat dos barracones. Uno de ellos albergaba un pequeño taller, y el otro era un edificio con capacidad limitada que se destinó para personal subalterno, alojándose los oficiales de forma temporal en una masía cercana, por lo que se hizo necesario ampliar las instalaciones con alojamientos, dos hangares para aviones y un hangar para dirigible.

Las obras de adaptación se iniciaron sin demora, comenzándose a levantar los hangares I y II para aviones y el del dirigible que, procedente de la Aeronáutica Militar, fue trasladado desde Cuatro Vientos. Con los embalajes de los primeros aviones, los Avro-504K, así como con los de los motores y otro material voluminoso, se fueron construyendo diversas infraestructuras en un intento de aprovechar al máximo los escasos recursos disponibles, todo ello contando con una notable escasez de personal de marinería.

Los vuelos en los Avro comenzaron el 18 de mayo de 1921, y a primeros de junio se iniciaron los de globo libre. Durante los meses siguientes prosiguieron las obras en el aeródromo y llegó el resto de las aeronaves que se habían adquirido. La Aeronáutica Naval hacía así realidad la disponibilidad de un aeródromo propio, aunque quedaba pendiente el dotarse de la capacidad expedicionaria de proyección desde la mar, que desde un principio se consideró imprescindible y para la que se requería un buque adecuado.

El capitán de corbeta Cardona propuso a tal fin la transformación del *España* núm. 6 (ex-*Neuenfelsen*) y el 16 de noviembre se aprobó el correspondiente crédito, finalizándose las obras de capacitación para el empleo a bordo de aviones y dirigibles en un tiempo récord de seis meses, plazo realmente asombroso, lo que da idea de la eficacia que desarrollaron los astilleros Vulca-



Vistas aéreas del Aeródromo de El Prat



El *España* núm. 6 en obras



Avión de caza Parnall-Panther

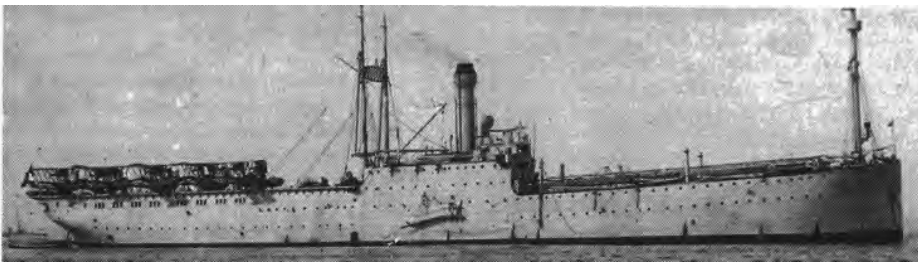
no de Barcelona, adjudicatarios del contrato. El nuevo buque, al que se bautizó como *Dédalo*, disponía a popa de la superestructura central de una cubierta de 60 metros para hidroaviones, bajo la cual existía un hangar con su correspondiente ascensor. A proa se instaló un mástil para el amarre de dirigibles, y en el castillo se integró un hangar para un dirigible a cuyas bandas podían estibarse globos cautivos. En la bodega podía llevar otro dirigible desmontado.

El buque desplazaba unas 10.000 toneladas y su dotación se componía de 400 hombres. Ese año se adquirieron dos aviones Parnall-Panther, con la intención de que pudieran operar en la cubierta del *Dédalo* al haber demostrado tales aparatos su capacidad de despegar en apenas 35 metros de carrera, aunque nunca se intentó dicha maniobra por las grandes turbulencias que generaba la superestructura central del buque.

También en 1922 se adquirieron dos aviones torpederos Blackburn-Swift, que podían utilizar también flotadores y llegaron al año siguiente, utilizándose casi siempre desde El Prat en su versión de ruedas, aunque su transformación en hidros para su participación en maniobras navales era fácil y rápida.

Además, y visto lo crítico del pilotaje de los hidravigones Savoia, que no los hacía idóneos para el entrenamiento, se decidió la compra inmediata de seis Macchi-18, con un fuselaje mucho mejor diseñado que el de los Savoia para soportar tomas duras y con menor velocidad de despegue y toma.

Ese año se fabricaron cuatro Macchi más en los talleres de la Aeronáutica Naval de Barcelona, en los que se siguieron construyendo otros en años suce-



El *Dédalo* una vez transformado



Blackburn-Swift lanzando un torpedo



Blackburn con flotadores

sivos, llegándose a contar a lo largo de la existencia de la Aeronáutica con más de cincuenta.

El 7 de mayo llegó el último de los Macchi-18 y, como no era el capitán de corbeta Cardona hombre que perdiera el tiempo, once días después se embarcaron en el *Dédalo* tres Felixstowe F-3, seis Macchi-18, cuatro Savoia-16 y tres Savoia-13, y el día 20 se incorporó a bordo un dirigible SCA. Con estas aeronaves, el día 25 se inició un crucero de adiestramiento en el que el *Dédalo* tocó en varios puertos de Levante, regresando a Barcelona el día de la patrona de la Armada (16 de julio) tras un periplo en el que, a pesar de ciertos problemas con los F-3, quedó demostrada la capacidad operativa de la División Naval de Aeronáutica, comunicándose oficialmente que esta quedaba lista para desempeñar comisión, por lo que podía participar en la primera campaña de Marruecos.

En febrero de 1923 se solicitó la instalación de una fábrica de hidrógeno en El Prat, ante la dificultad de conseguir la cantidad necesaria que requería la actividad de aerostación. Y aunque se había identificado como posible alternativa el aprovechar el hidrógeno sobrante como subproducto de la fabricación de sosa en la Sociedad Electroquímica de Flix, en Tarragona, la urgencia con que era requerido el hidrógeno en ese momento determinó que se decidiera instalar la fábrica en El Prat, cerca del hangar del dirigible.

Muchas serán las actividades que a partir de ese momento realizará la Aeronáutica Naval en su etapa de ligazón a la ciudad de Barcelona, y numerosos serán los diferentes tipos de aviones que las realizarán, muchos de ellos



Macchi-18 con los distintivos de la Aviación republicana



Macchi-18 en carrera de despegue

construidos en los talleres de la ciudad, actividad que continuó sin interrupción hasta que, autorizada en 1927 el inicio de las obras para la nueva Base de San Javier, se tomó la decisión de ir abandonando la presencia en Barcelona progresivamente.



Fijación del torpedo al fuselaje

Además, estaba el hecho de que, con motivo de la Exposición Universal de 1929, Barcelona necesitaba un aeropuerto y El Prat era el único

existente, por lo que resultaba indispensable que la Marina lo cediese a la ciudad. A partir de 1930 se inicia su auténtico declinar, al decidirse que la formación de pilotos se realice en la Escuela Civil de Albacete, por lo que los medios disponibles comienzan a trasladarse a otros emplazamientos, aunque la Aeronáutica Naval permaneció allí hasta el año 1932, en que finalizaron los trabajos de traslado a la nueva base de San Javier (Murcia), iniciados en 1929.

## **Barcelona y el Contradique**

Por otra parte, en Barcelona y en los cercanos terrenos de Casa Antúnez se comenzaron a instalar hangares desmontables, iniciándose lo que se convertiría en una notable actividad de construcción y reparación de aeronaves, y en su puerto se estableció la base de hidroaviones, cuyas operaciones, a pesar del tráfico portuario, se realizaban en la misma dársena. En la playa de Casa Antúnez, adonde se irían trasladando los antiguos Talleres Hereter, se construyó además una rampa para servir de varadero a los hidros que allí se fabricasen.

Esta política de construcción de aviones y motores en los talleres propios fue una constante a lo largo de la vida de la Aeronáutica Naval, obteniéndose de los fabricantes extranjeros las licencias correspondientes de construcción y, en su caso, de modificación parcial de algunos de los modelos en servicio, para su mejor adaptación a las necesidades nacionales.

Tal fue, por ejemplo, el caso de los Savoia, cuyas formas planas de casco parecían más apropiadas para aguas tranquilas interiores que para operar en la mar, donde sufrían frecuentes desperfectos, por lo que, en 1923, se decidió la transformación de los Savoia-16 para dotarlos de quilla, como los Macchi-18, amén de otras modificaciones en el sistema de arranque, los flotadores y otros elementos diversos. Tras la transformación de los Savoia-16 en 16bis se emprendió la modificación de los Savoia-13 en 13bis. La Aeronáutica Naval llegó a contar con unos treinta aviones de estos dos tipos.

También, ya en 1927, se modificaron los Macchi-18 de nueva construcción, para dotarles de plegado en las alas. En cuanto a las motorizaciones de los diferentes tipos de aviones e hidros, en muchas ocasiones se sustituyeron





Instalaciones del Contradique

las originales de los fabricantes por excelentes motores fabricados por Hispano-Suiza y Elizalde.

Una vez que se abandonó la utilización del muelle de Cataluña como base provisional de hidros, y debido el incremento de la actividad de la sección de hidroaviación de la Escuela, que hacía necesario contar con una base de hidros adecuada, con sus correspondientes hangares, talleres, oficinas, grúas, etc., era preciso habilitar un nuevo emplazamiento. Cardona, con su habitual tenacidad, consiguió en ese año de 1923 la cesión de una gran parte del muelle del Contradique, donde en menos de un mes ya se había instalado un gran hangar con unos departamentos adosados para personal, pañoles, talleres elementales, puesto de socorro, oficinas y alojamientos para un mínimo de personal permanente en dicho muelle.

Al año siguiente, respondiendo a otra solicitud de Cardona, esta vez al Estado Mayor Central, se asigna a la Escuela el pontón *Cocodrilo*, del que ya hemos hablado, para proporcionar alojamiento adicional.

Las actividades de adiestramiento de hidros en el puerto y las de construcción y apoyo técnico por parte de los talleres continuaron con gran intensidad a lo largo de los años siguientes, y en 1931 se disponía en el Contradique de una infraestructura permanente de alojamientos, cámaras, cuarteles, talleres y enfermería.



Supermarine Bomber-Scarab



Dornier-Wall en carrera de despegue





Macchi-24 con los distintivos de la República

En cuanto a medios aéreos, también fueron adquiriéndose nuevos aviones y, a partir de 1924, se incorporaban los Supermarine Bomber-Scarab, que se consideraban absolutamente necesarios para operar en Marruecos, y en 1925, los hidroaviones Macchi-24.

En 1929, y a excepción del primero, que se adquirió en Italia, se inició la producción de los hidroaviones Savoia-62, de los que la Aeronáutica Naval llegó a tener 41 unidades. Ese mismo año se contrató con Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) la construcción en Cádiz de seis hidros Dornier Wal, modelo del que se llegaron a tener diez unidades.



Savoia-62 con los distintivos de la República

En 1936, al estallar la Guerra Civil, fracasa el intento del general Goded, que se había desplazado a Barcelona desde Mahón en hidros Savoia-62 de la Aeronáutica Naval para hacerse con el control de la ciudad. Como consecuencia, las instalaciones y aeronaves de la Aeronáutica Naval quedaron en posesión del gobierno de la República.

## San Javier

En relación con la que fue la principal base de la Aeronáutica Naval, la de San Javier, recordemos que en mayo de 1920 se había ordenado una comisión para estudiar el emplazamiento de la Escuela Naval de Aviación en el Mar Menor, así como las de las estaciones navales de los tres apostaderos de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

La elección del Mar Menor estaba plenamente justificada, al haberse dispuesto en el decreto-ley de creación de la Aeronáutica Naval su ubicación en Cartagena. Se satisfacía además la facilidad del íntimo contacto con la Aviación Militar, debido a la proximidad a la base de Los Alcázares. La decisión, no obstante, sufrió por quienes consideraban que el emplazamiento era fácilmente vulnerable a un ataque desde la mar.

No será hasta marzo de 1927 cuando se autorice el inicio de las obras en San Javier, tras la aprobación el año anterior del Plan Aeronaval, con la consiguiente asignación de crédito para efectuarlas.



Habrá que esperar, sin embargo, hasta principios de 1928 para iniciar las acciones necesarias con vistas a la construcción de la base, y no es hasta enero de 1929, en que se aprueba el anteproyecto correspondiente y se nombra jefe de la base al capitán de corbeta Ramos Izquierdo, cuando se inician los trabajos de organización y edificación, adquiriéndose en los meses siguientes diverso material de construcción, transporte y habitabilidad.

En noviembre de ese año se autoriza la construcción e instalación de varios hangares de armadura metálica y en diciembre se comienzan los preparativos



La Base de San Javier en 1932

de desmontaje del hangar del dirigible del aeródromo de El Prat para su traslado a San Javier, al no haber dado resultado satisfactorio las gestiones de compra de hangares que se habían realizado en Italia.

El año 1930 resulta de intensa actividad, y en marzo se dispone que la sección de aerostación pase desde El Prat a San Javier para su definitiva instalación en dicha base. Se tiende la línea telefónica desde el Arsenal de Cartagena, se emprende el suministro de energía eléctrica y el abastecimiento de agua, salen a subasta los trabajos para la construcción de un pequeño puerto con cuatro rampas para hidros, la adquisición de un tren de dragado que incluía un remolcador, y la construcción de obras varias de edificios para enfermería, personal y propósitos diversos, entre ellos los de fotografía y torpedos.

En 1931 se sigue sacando a subasta la construcción de infraestructuras para reparaciones, habitabilidad, cocinas y un aljibe de recogida de aguas. Al terminar el año, aparte de la sección de aerostación completa, se encontraban en San Javier la escuadrilla de Martynsides y varios Avro integrados en esta, así como el personal necesario para su utilización y mantenimiento.

En 1932, el único aparato torpedero Blackburn que quedaba entonces en servicio, y que había sido anteriormente trasladado desde El Prat a Getafe, es también enviado a San Javier y asignado al servicio fotográfico. Se continúan las obras en edificios y pistas de estacionamiento frente a los hangares 1 y 2, así como la reparación de la carretera exterior de la base, y se dispone que el banco de pruebas de motores del *Dédalo* sea desmontado para su utilización en la base.

Además, se conceden créditos diversos para edificios y material, así como para el alquiler de una casa para alojamiento de oficiales en Santiago de la



Hispano E-30

Ribera, sistema de alquiler que se prolongó no sin dificultades durante los años siguientes ya que, según dictamen de la Intendencia General del Ministerio de Marina, no existía disposición alguna para que los oficiales destinados en los aeródromos gozasen de alojamiento por cuenta del Estado.

Ese año la aerostación comienza a declinar y apenas quedan en San Javier unos pocos globos libres y un solo dirigible operativo tipo O, con el que se hacían las prácticas de aerostación en las instalaciones de Flix, en Tarragona.

En 1933 la base está prácticamente terminada y su personal y material va aumentando con la llegada de los Dornier y los Savoia-62 y, posteriormente, a principios de verano, de los Hispano E-30, fabricados por Hispano-Suiza en Guadalajara. Estos aviones ofrecían ventajas sobre los Avro, entre ellas su sistema de frenos hidráulicos sobre las ruedas, una mayor velocidad y el disponer de ala alta, lo que le permitía una buena visibilidad, amén de un casco metálico que le confería mayor resistencia al impacto en caso de accidente.

Ese año se realizaron los últimos vuelos de dirigible, los días 5 y 6 de mayo, en el O-2. Más tarde, en el mes de diciembre llegaron a San Javier cinco Martynsides, transportados desde Barcelona por el *Dédalo*.

El día 1 de marzo de 1934 se produce un acontecimiento de gran difusión mediática cuando el ingeniero Juan de la Cierva hace una demostración pilotando su autogiro C-30 en la Base Aeronaval de San Javier. Ante los resultados conseguidos, se le solicita tomar en la cubierta del *Dédalo*, demostración



Autogiro de La Cierva y fotografía de la toma en la cubierta del *Dédalo*

que se realiza con pleno éxito y publicidad el día 7, con el buque fondeado en el puerto de Valencia. La Aeronáutica Naval, reconociendo la importancia de una aeronave de este tipo para el futuro, inicia una primera adquisición de dos C-30 biplaza, que es autorizada el 22 de marzo, tan solo días después de la demostración.

Ese mismo año prosiguen las obras en San Javier y se saca a concurso la instalación de un edificio para oficinas y de una estación meteorológica, y se decide ampliar los cuatro hangares existentes, ocupados uno por Avros e Hispanos, otro por Martynsides, el tercero por Savoias y el cuarto por Dorniers. También se decide construir uno o dos más para los aviones torpederos, con un edificio anexo para taller, destinando el taller de torpedos existente para escuela de radio.

En 1935 comienzan a llegar con regularidad los aviones torpederos Vickerst-Vildebeest, cuyas dos primeras unidades se habían comprado en Gran Bretaña. Las veinticinco restantes se habían encargado a Construcciones Aeronáuticas, S.A., de Getafe.

Este aparato, cuya necesidad como torpedero era de gran importancia para la Marina, ante la baja en servicio de los Blackburn, tenía también capacidad de bombardeo. El torpedo, que se montaba muy inclinado respecto al fuselaje, quedaba paralelo al suelo, con el avión en tierra, para proteger la hélice. Los veintisiete Vickers se encuadraron en tres escuadrillas.



Vickerst-Vildebeest



Disposición del torpedo en un Vickerst con los distintivos de la República





Hawker Osprey con matrícula británica



Heinkel-60

También en ese año se decidió la adquisición de cuatro avionetas Hispano-Suiza E-34, que más tarde se ampliarían a cinco, para utilizarlas como aparatos de escuela elemental.

Igualmente se había decidido la renovación de los aviones de caza Martynside, sustituyéndolos por los Hawker-Osprey MK-III, de los que se había previsto adquirir diez aparatos, el primero en Inglaterra y los nueve restantes a CASA de Getafe y Cádiz. Solo uno de estos aviones, que estaba previsto pudiesen operar desde los cruceros mediante catapulta, entró en servicio, ya en el bando republicano, por lo que en diciembre de 1936 se decidió por el bando nacional la compra en Alemania de seis aviones Heinkel-60, también capaces de operar con catapulta pero, aunque se efectuaron en el arsenal de La Carraca las pertinentes pruebas, las catapultas no llegaron nunca a instalarse a bordo.

Debido a la difícil situación reinante en 1936 tampoco llegan a buen término las previsiones de construcción de los hidroaviones Potez-452, con los que se preveía sustituir a los viejos Macchi-18.

En julio de 1936 se toma la Base de San Javier por efectivos de Los Alcázares y personal civil armado afectos al Gobierno. Los jefes y oficiales de la Armada son trasladados a Cartagena y asesinados, sin juicio previo, a bordo del *España* núm.<sup>3</sup>, arrojándose sus cuerpos al mar.

Ya en plena guerra, otros aparatos se incorporarían a la Aeronáutica-Naval en el bando nacional, siendo de destacar los hidroaviones Cant-Z 501 y 506B, de fabricación italiana, que tomaron parte muy activa en la contienda como aviones de reconocimiento.



Cant-Z 501



Cant-Z 506B



## Mahón

En cuanto a la base auxiliar de Mahón, no es hasta agosto de 1929 cuando empieza a materializarse el establecimiento efectivo de la Aeronáutica Naval en Menorca.



El *Dédalo* en la ría de Mahón. En primer término, un Macchi-18

Al año siguiente se saca a subasta la adquisición y montaje de dos hangares metálicos desmontables y la construcción de infraestructuras para pañol y cuerpo de guardia, así como la de una rampa-varadero, con lo que se avanza en la habilitación de la base para el futuro empleo operativo de los Dornier y Savoia-62.



El *Dédalo* en la base de Mahón

La base fue utilizada con regularidad por la Aeronáutica Naval, y aunque, en un determinado momento, se pensó en su traslado a Pollensa, al considerarse que la ría de Mahón, por su estrechez, ofrecía poca protección ante un ataque aéreo a una escuadra allí fondeada, el proyecto no prosperó.

En julio de 1936, al caer la base en manos del bando republicano, fueron detenidos los jefes y oficiales allí destinados y trasladados al castillo de la Mola, donde mueren en la matanza que se produce en la tarde del 3 de agosto, cuando con otros prisioneros del Ejército pasean por el patio y son ametrallados por sorpresa.

## Marín

En el verano de 1928 se efectuaron en Marín unos ejercicios de cooperación de los hidroaviones embarcados en el *Dédalo* con el Polígono de Tiro Naval, a consecuencia de los cuales se acordó establecer allí una patrulla permanente de dichos aparatos, cuya misión principal habría de ser la creación de doctrina en la observación y corrección de tiro desde el aire.

En enero de 1930 llegan, embalados, los tres Macchi-18 que, de momento, se asignaron al Polígono, junto con el material y repuestos necesarios para su puesta a punto y sostenimiento. Al año siguiente se instala definitivamente el hangar y se inicia una intensa actividad de entrenamiento en navegación aérea, comunicaciones, fotografía, bombardeo, vuelos en formación y corrección de tiro de los buques de la Escuadra.



Marín, 1929



Hangar y Savoia-62 en Marín

La patrulla de hidros se constituyó como agrupación orgánica destacada de la Base Aeronaval de Barcelona, pero su personal estaba afecto a los servicios de las fuerzas aeronavales de Marín, al mando de cuyo jefe del polígono se encontraba.

A primeros de 1932 se piensa en la sustitución de los Macchi-18 destacados en Marín para utilizar los Savoia-62, de mayor tamaño y peso, por lo que se inician los estudios correspondientes para habilitar las instalaciones existentes. Y así, en agosto de 1933 el *Dédalo* transporta los Savoia a Marín, embarcando los Macchi-18, previamente desarmados, que posteriormente son desembarcados en Barcelona.

Al estallar la Guerra Civil había en Marín una escuadrilla de cinco hidros Savoia-62, uno de los cuales vuela sobre Marín y Pontevedra, donde dispara unas ráfagas de ametralladora, y estas localidades quedan afectas al bando nacional. Otros dos Savoia sobrevuelan el arsenal de Ferrol lanzando octavillas en las que se asegura el triunfo del alzamiento, y en un segundo vuelo bombardearon el dique del arsenal y alrededores, en las cercanías del crucero *Cervera*, sembrando el desánimo en su dotación, que era proclive a mantenerse del lado del Gobierno y cuya resistencia cesa finalmente el 21 de julio, con la del resto de elementos afines al bando republicano en Ferrol.

Los hidros de Marín hicieron aún otras operaciones sobre Tuy, La Guardia y Noya, contribuyendo a su rendición. El 27 tres de los hidros salieron para Cádiz, donde, junto con los Dornier, formaron una escuadrilla que operó, desde Puntales y Ceuta, en numerosas operaciones en el área del Estrecho. Los otros dos hidros quedaron en Marín y colaboraron durante la guerra en las operaciones de los frentes del norte.

## **Flix (Tarragona)**

Aunque en 1923 se había pensado en aprovechar el hidrógeno sobrante de la Compañía Hidroeléctrica de Flix, hubo que esperar hasta 1925, en que se efectuó una visita a sus instalaciones con objeto de estudiar la viabilidad que se ofrecía para el suministro de dicho gas y con la idea de concretar la posibilidad de instalar allí una central compresora de hidrógeno que pudiera resolver en el futuro las necesidades del servicio de aerostación, lo que finalmente se hizo años más tarde.

Aunque no se trató de una base propiamente dicha, la Aeronáutica Naval construyó unas instalaciones en la citada localidad para efectuar las prácticas de aerostación, al no ofrecer San Javier las condiciones idóneas. Las prácticas se iniciaron en 1931 y se mantuvieron hasta el desarme de los medios de aerostación.

## **Otros emplazamientos. Fin de la Aeronáutica Naval**

Desde muchos otros emplazamientos no mencionados con anterioridad operó la Aeronáutica Naval temporal o circunstancialmente, tanto en ejercicios como en operaciones de guerra. Merecen ser destacadas las bases de El Atalayón, en Melilla, y la de Pollensa, ambas pertenecientes a la Aeronáutica Militar, y también las instalaciones ya citadas de Puntales en Cádiz.

En Pollensa, donde en 1932 la Armada había pensado en establecer una base aeronaval, sin que el proyecto llegara a cuajar, los Dornier navales estuvieron destacados desde noviembre de 1935 a marzo de 1936 en apoyo de las actividades de la Aeronáutica Militar y continuaron operando después, durante la Guerra Civil.



HE-114



El HE-114 a bordo del *Miguel de Cervantes*

Durante el periodo 1936-1939 se operó también desde Puntales, en Cádiz, donde existía la factoría de CASA, íntimamente ligada a la Aeronáutica Naval. En Ferrol nunca se llegaría a construir la infraestructura de una base aeronaval, a pesar de estar prevista en el decreto-ley de creación.

Al terminar la Guerra Civil, el material y bases de la Aeronáutica Naval fueron absorbidos por el recién creado Ejército del Aire, a cuyo escalafón pasó también una significativa parte del personal de la Aeronáutica Naval, algunos de los cuales alcanzaron los más altos empleos. Entre 1947 y 1954 operaron a bordo del crucero *Miguel de Cervantes* hidros Heinkel-114, pertenecientes al Ejército del Aire, que eran arriados e izados mediante una grúa al mar, desde donde despegaban y amerizaban. El *Galicia*, gemelo del *Cervantes*, no llegó a operar con hidroaviones.

### **El renacer de los medios aéreos de la Armada**

Tras la firma con los Estados Unidos de América del Pacto de Madrid en septiembre de 1953, se abrió por fin para la Armada la posibilidad de contar con nuevos medios aéreos, y actualmente el Arma Aérea de la Armada, como es denominada desde su creación, aparte de diversas dependencias con capacidad para operar con helicópteros, cuenta en la Base Naval de Rota con modernas instalaciones y un completo despliegue de unidades aéreas para misiones diversas, información que será desarrollada en otra de las conferencias de este ciclo.