

EL VUELO DEL *BISCÚTER*

Luis MOLLÁ AYUSO



El 7 de octubre de 1939 se creaba el Ejército del Aire (EA), sin que en su organización se hiciera mención alguna a la Aeronáutica Naval (AN), a pesar de que tanto las bases, unidades aéreas y la mayoría de sus hombres pasaron a depender del nuevo ejército. Sin mencionarlo, la medida le cortaba las alas a la Armada y se cargaba una organización que había costado sangre, sudor y lágrimas levantar.

Al término de una de las campañas de África, en las que la AN colaboró estrechamente con la Aeronáutica Militar (AM), las relaciones entre ambos cuerpos quedaron algo deterioradas, y el capitán de corbeta Pedro Cardona, jefe de la AN, parece que envió una carta al comandante Alfredo Kindelán, jefe de la AM. El contenido nunca trascendió, pero Kindelán preguntó a Cardona si podía hacer uso del mismo, a lo que este contestó afirmativamente.

La consecuencia fue el arresto de Cardona a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, así como su cese como jefe de la División de Aeronáutica Naval. Aproximadamente tres semanas después, el propio Rey levantó el castigo a Cardona para que le acompañara en la inauguración en Cartagena del monumento a los héroes de Cavite. Cardona, que igual que Kindelán era ayudante honorario de Su Majestad, fue rehabilitado en el cargo, pero las diferencias personales entre ambos nunca se arreglaron y por simple ósmosis calaron en sus hombres. A pesar de los fuertes lazos de amistad existentes entre ellos, consecuencia de las muchas misiones conjuntas llevadas a cabo en África, las relaciones institucionales quedarían tocadas durante mucho tiempo.

Se dice que entre 1939, año de la creación del EA, y 1954, año en que la Armada volvió a levantar el vuelo, la Aviación Naval desapareció completa-



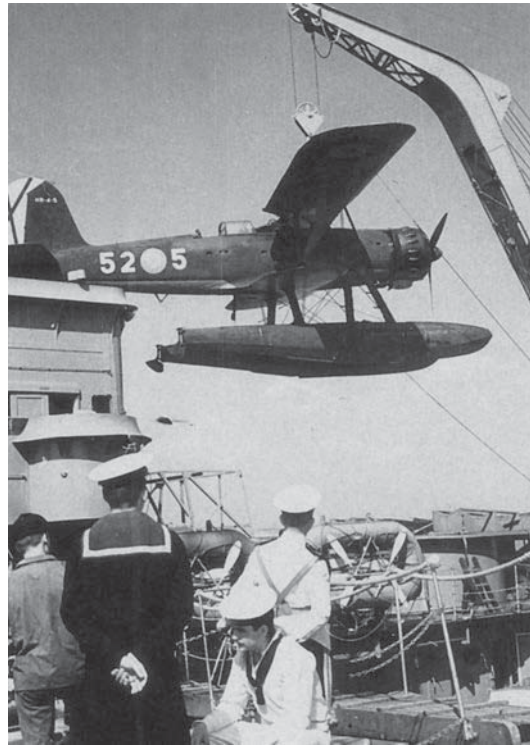
Pedro Cardona, Alfredo Kindelán y el rey Alfonso XIII.

mente, lo que no es del todo cierto, puesto que a poco de acabada la Guerra Civil el EA adquirió en Alemania una remesa de aviones *Heinkel 114A* para misiones de exploración en el Mediterráneo, que fueron asignados al aeródromo de Los Alcázares. Uno de estos aparatos fue cedido a la Armada para que operara a bordo del crucero *Miguel de Cervantes*, único de la clase *Cervera* que tenía esa capacidad. Este avión fue también el único medio aeronaval con que contó la Armada desde la desaparición de la AN en 1939 hasta la llegada de los primeros *Bell-47G* en 1954, año en que se dieron de baja los *Heinkel 114A*. De esta forma, operando en permanencia desde una unidad naval, el *Heinkel 114A* mantuvo encendido el espíritu de la Aviación Naval durante los años de oscuridad. Una pequeña luz, si se quiere, pero que nunca llegó a extinguirse del todo.

En 1954 el régimen del general Franco estaba acorralado. La autarquía no había dado los resultados esperados, la mayoría de las naciones daban la espalda a España por mor de su régimen autoritario y la ONU rechazaba sistemáticamente la entrada del país en la organización. Y cuando todo parecía perdido para el Régimen, fue el decidido anticomunismo de Franco lo que abrió las puertas de los Estados Unidos, uno de los países más influyentes del

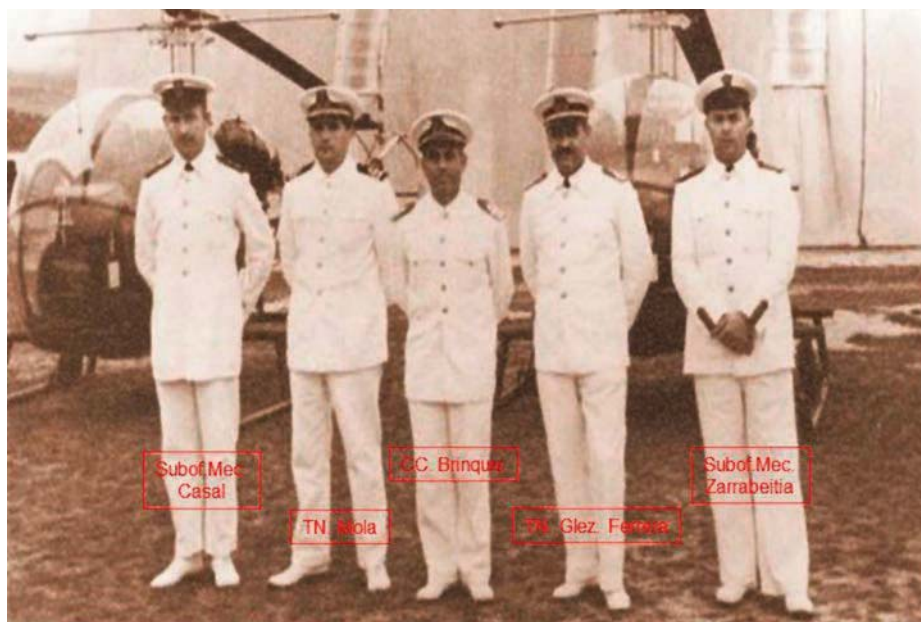
momento. La apertura de bases americanas en España llevó a una modernización de los dos Ejércitos y de la Armada, bien que a base de equipos y unidades militares norteamericanas, en muchos casos excedentes de sus cargos. En pleno éxtasis de modernización llegaron a Talavera los primeros aviones de reacción, los populares *T-33 Shooting Star*, que ante el asombro general comenzaron a dibujar blancos arabescos sobre los cielos de España, lo que movió al vulgo a bautizarlos como «aviones a chorro». Incorporado al carro del modernismo, el ministro del Aire desestimó la adquisición de tres helicópteros *Bell 47G* ofrecidos por los americanos y, dada la consigna oficial de que todo lo que volara debía pertenecer al EA, el ofrecimiento de los tres helicópteros fue un regalo inesperado que la Armada se apresuró a aceptar.

Inmediatamente, seis marinos, tres oficiales y tres suboficiales fueron enviados a los Estados Unidos para formarse como pilotos y mecánicos de helicópteros. Uno de los suboficiales causó baja y, de esa forma, en junio de 1954 llegaban a Marín, primera base aeronaval de la Armada, los tres helicópteros *Bell 47G* y los bautizados como «cinco magníficos»: el capitán de corbeta Brinquis, los tenientes de navío González Mosquera y Mola y los mecánicos Casal y Zarrabeitia. Tres años después, el embrión del actual Arma Aérea de la Armada se trasladó a Rota, donde al poco comenzaron a llegar nuevos modelos de aeronaves: los *Sikorsky S-55B* en ese mismo año de 1957; los *Augusta Bell 204* en 1964, que más tarde se complementarían con los biturbina *AB-212*; las flamantes «vacas sagradas» *SH-3D* en 1967, y otras escuadrillas de aviones y helicópteros sucesivamente, hasta llegar a conformar la FLOAN de nuestros días. Antes, en 1961, se había ubicado en Jerez de la Frontera una unidad antisubmarina, que al estar formada por aviones de ala



Heinkel 116A embarcando a bordo del crucero Miguel de Cervantes.

TEMAS GENERALES



Primer Curso de Pilotos de Helicópteros, 1954.

fija *Grumman Albatross UH-16B*, pasó a formar parte del EA y no de la Armada, a diferencia de cómo se estaban adaptando orgánicamente estas unidades en otros países. El rencor seguía instalado entre la Armada y el EA, y para solucionar la falta de personal antisubmarino del EA se dotó a estos aviones de plantillas de los llamados Coordinadores Tácticos Navegantes (TACCO), aptitud que se creó en la Armada para solucionar este déficit. Como ya había ocurrido en tiempos pretéritos, a pesar de las diferencias institucionales, entre el personal de la Armada y el del EA se crearon fuertes lazos de amistad y compañerismo.

Pero la Armada no se resignaba a volar únicamente helicópteros. La modernización de las unidades a flote y la nueva organización hacían evidente la necesidad de apoyo aéreo para muchas de las misiones, y en 1964, tras escuchar al capitán de fragata Saturnino «Ninín» Suanzes de la Hidalga, depositario de las inquietudes de muchos oficiales navales en este sentido, el AJEMA dio la orden de que seis oficiales pasaran reconocimiento médico y comenzaran a formarse como pilotos de ala fija, para lo que la Armada consideraba firmemente que habría de ser una escuadrilla de aviones propios. Se trataba de Luis Roca, Emilio Bonaplata, José Antonio Balbás, Rafael González Tirado, José Manuel Suárez y José María Otero. Para jefe de la que habría

de ser la renovada primera escuadrilla de ala fija se pensó en el teniente de navío Manuel de la Puente y Sicre, en ese momento destinado en los *Grumman* como TACCO, que era piloto de helicópteros y tenía cierta experiencia en ala fija, y como jefe de Mantenimiento, en el teniente de máquinas Juan Morillo.

Las relaciones con el EA seguían siendo malas, y como las prácticas de vuelo debían hacerse en el RACE, dependiente del Ministerio del Aire, a todos los efectos los marinos debían considerarse alumnos civiles, y si en algún caso llegaba a saberse de dónde procedían, se había urdido la trama de que eran un grupo de amigos, casualmente oficiales de la Armada, con inquietudes personales en el vuelo y que las satisfacían con dinero de su propio bolsillo. A finales de 1964, con el título reconocido a base de horas de vuelo en avionetas *Stinson 108*, los oficiales navales regresaron a sus destinos de procedencia; pero un mes más tarde, en enero de 1965, cuatro de ellos fueron destinados a la Flotilla de Aeronaves, pues González Tirado había renunciado y Suárez fallecido a consecuencia de un accidente aéreo a los mandos de una avioneta. Para la consolidación de su Ala Fija, la Armada ya contaba con el factor humano, pero faltaba el material.

En ese momento entra en liza la figura del ministro de Marina, Pedro Nieto Antúnez, que vivía día a día en la mesa de los consejos de ministros las restricciones que el EA imponía a la Armada, con la anuencia de Franco, que en uno de sus displicentes gestos gallegos se había manifestado al respecto para decir que «esas cosas las arreglaran entre ellos». Como digo, llegados a



TEMAS GENERALES

este punto, «Pedrolo» Nieto decidió dar un paso adelante y encargó en los Estados Unidos cuatro avionetas *Piper Comanche*, dos monomotores *PA-24* y otros dos bimotores *PA-30*. Se trataba de modelos dotados de modernos medios de navegación y comunicaciones. La idea era formar con ellas el núcleo inicial de la renacida Ala Fija de la Armada y contar con un avión solvente con el que adiestrar nuevos pilotos a la espera de tener aviones de mayores prestaciones, a ser posible embarcados, como empezaba a verse en la mayoría de las marinas.

Los problemas principales, personal y material, parecían resueltos, pero faltaban asuntos por pulir. Para empezar, el contrato de compra de las avionetas se había hecho a través de la empresa Aerlyper, con la que se había acordado que la entrega se efectuaría en Rota; para poder llevarla a cabo, la Armada contrató a Robert «Bob» Iba, que había servido como instructor durante la formación de los cuatro pilotos que habrían de conformar la nueva escuadrilla, a la que ya se había asignado ordinal: *la Cuarta*. De este modo, tras un accidentado paso por Córdoba, la primera avioneta se presentó en Barajas, donde Bob Iba, que tenía que regresar a los Estados Unidos a por la segunda, la dejó en manos del teniente de navío De la Puente, que voló a Rota acompañado por un piloto civil.

La llegada de la *Piper* a Rota fue inmediatamente informada por el coronel del EA, jefe de los Servicios Aéreos, el cual se puso en contacto con Sevilla, de donde la noticia no tardó en saltar a Madrid. La conmoción entre los mandos del EA fue tremenda. El asunto causó tal malestar que se dio orden de



Piper Comanche en el Museo del Ejército del Aire en Cuatro Vientos.

impedir la llegada del resto de las avionetas, utilizando para ello, si era preciso, todas las competencias aeronáuticas que tenía asumidas el EA, y como primera medida se dio orden terminante a los oficiales del EA destinados en tráfico aéreo en Barajas de que no despacharan ninguna otra avioneta a Rota.

Con este ambiente aterrizó en Madrid la segunda de las avionetas. Alertado del revuelo que se había formado y de las prohibiciones establecidas, el piloto relleno el plan de vuelo para Cuatro Vientos en lugar de Barajas, y desde el aeródromo militar tramitó otro a Rota que no levantó sospechas en la torre, la cual no había recibido ninguna instrucción al respecto, pues las autoridades del EA no esperaban que el vuelo se tramitase a través de sus propias bases. Cuando la avioneta llegó a Rota se repitió la escena, aunque esta vez la indignación voló directamente hasta Madrid, donde el jefe del Estado Mayor del Aire dio orden a todas las torres de control del territorio nacional de que no se tramitase plan de vuelo alguno para avionetas con destino a Rota, con lo que parecían quedar cubiertas todas las contingencias posibles.

Pero la llegada de las avionetas desde los Estados Unidos seguía su curso y la tercera esperaba en Barajas la solución de los trámites aduaneros. Los pilotos sabían que debían establecer un plan de acción inmediato y, conociendo la lentitud del correo oficial, decidieron jugársela, prescindir del preceptivo paso por la aduana y dar por hecho que no todas las torres de control habrían recibido el escrito del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, de manera que De la Puente preparó un plan de vuelo a Málaga con llegada a última hora para que en la torre de control solo se encontrara el personal de guardia. Todavía con matrícula americana, el avión despegó de Barajas con el teniente de navío De la Puente de copiloto. Como se esperaba, el escrito con la prohibición no había llegado todavía a Málaga, y desde allí se relleno un plan de vuelo a Rota que fue autorizado sin objeción, por lo que la tercera avioneta aterrizó en Rota bien entrada la noche.

Como era de esperar, la llegada a Rota de la tercera avioneta de la Armada causó mucha indignación entre las autoridades del EA y costó el puesto a más de uno en el aeródromo de Málaga. Se dijo entonces que se había escuchado a alguna de aquellas autoridades comentar que las avionetas de la Armada serían derribadas si llegaban a levantar el vuelo, y además todavía faltaba una por llegar a Rota y no se veían resquicios para burlar la redoblada vigilancia del EA. Todo el espacio aéreo estaba alertado, pues nadie era ajeno a que quedaba una avioneta por entregar. Y para colmo el asunto había trascendido a la Armada y al EA, y en muchas instancias fuera del estamento militar se cruzaban apuestas maliciosamente sobre lo que habría de suceder, lo que no hacía sino aumentar el nivel de indignación del EA. Dadas las circunstancias, la Armada entendió como mejor opción que la cuarta avioneta, con Bob Iba a los mandos, volara directamente a Rota desde las Azores sin pasar por Madrid; y de ese modo se hizo, aterrizando felizmente en Rota el 13 de diciembre de 1964.

TEMAS GENERALES

Pero los problemas no habían hecho más que empezar. El EA se sentía profundamente ofendido por el procedimiento empleado por la Armada para situar cuatro avionetas en Rota que no tenían autorización para volar, puesto que haciendo uso de sus competencias se les denegó la matrícula y el certificado de aeronavegabilidad. Esta situación se prolongó por espacio de doce años, en los que las avionetas, a las que solo estaba permitido rodar por las pistas de cemento, levantaron el vuelo únicamente cuando cierto piloto de la escuadrilla las llevaba al aire ante el jolgorio de los oficiales que observaban la maniobra desde el bar, por entender que durante el rodaje solía presentarse una cierta y pertinaz emergencia que así lo aconsejaba. En tales ocasiones, el vuelo de las avionetas proscritas era puntualmente informado a Sevilla, que aprendió a mantener la calma antes de alertar a Madrid, pues lo habitual era que la avioneta en cuestión tomase tierra inmediatamente, y las autoridades del Ministerio del Aire no querían bromas al respecto.

A todo esto la Armada y su Flotilla de Aeronaves evolucionaban de manera imparable, y si en diciembre de 1967 llegaba a Rota el portahelicópteros *Dédalo*, el 23 de noviembre de 1976 aterrizaban en las pistas de la Base Naval los primeros aviones *Harrier*. Como sus hermanas mayores, los recién llegados aviones *VSTOL* tampoco estaban matriculados, pero su llegada había sido consentida por el EA, lo que certificaba la presencia en Rota del general jefe del Sector Aéreo, que se había desplazado desde Sevilla con motivo de tan señalado acontecimiento. Desde ese día los *Harrier* y sus pilotos comenzaron su adiestramiento, pero las pequeñas *Piper* seguían condenadas a oxidarse en sus hangares.



Ocurrió el 9 de diciembre de 1976, hace ahora cuarenta años. Aquel día la Armada se vistió de gala para celebrar las primeras 100.000 horas de vuelo de la FLOAN, acontecimiento que presidió Su Majestad el Rey Juan Carlos, acompañado, entre otros, por el presidente del Gobierno, Adolfo Suárez; el vicepresidente primero del Gobierno para Asuntos de la Defensa, general Gutiérrez Mellado, y el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga. Tras una brillante ceremonia se presentaron en sociedad los *Harrier*, y durante la exhibición perti-

nente, en la que no faltaron todo tipo de acrobacias y tomas y despegues verticales, uno de los aviones sobrevoló las pistas a baja altura y alta velocidad, lo que impresionó vivamente a los asistentes que los contemplaban desde el balconcillo del despacho del jefe de la Flotilla. Tras la pasada del avión, el Rey, que había sido «brifineado» por el contralmirante «Ninín» Suanzes acerca de la turbina Rolls Royce que monta el *Harrier*, hizo un comentario a propósito del fuerte ruido que habían producido al pasar:

—¡Caray con el Rolls Royce!

—Señor —se dejó oír la voz de Ninín Suanzes saliendo del compacto grupo apelotonado en el balcón—. Y si se permite volar al Rolls Royce... ¿no vamos a dejar que vuele el *Biscúter*?

En ese momento todos los ojos siguieron la línea que marcaba el dedo de «Ninín» Suanzes señalando a las cuatro tristes avionetas aparcadas en una esquina de las pistas.

Inmediatamente a continuación se dejó oír la voz de Suárez que apuntó con determinación:

—Eso se soluciona mañana...

Y el 25 de enero de 1977 las avionetas de la Cuarta Escuadrilla volvieron a surcar los azules cielos de España, que era para lo que estaban hechas y para lo que habían sido compradas. Desde entonces la cadena rígida que luce el logo de la escuadrilla aparece rota. Y así puede verse hoy en los monos de vuelo de sus dotaciones.



Epílogo

Desde los primeros días de mi llegada a Rota para hacer el Curso de Piloto de Helicópteros, en los años tempranos de la década de los 80, pude percibir en el ambiente una cierta hostilidad institucional hacia el EA, sin que nadie fuera capaz de exponer con claridad los motivos, más allá de la obstinación de este en impedir tiempo atrás que la Armada volara aviones de ala fija, alimentada en parte por cierta actitud de la Marina no demasiado académica en la forma de adquirir las primeras avionetas. Dado que pilotaba un helicóptero antisubmarino, las relaciones con el personal del EA destinado en los aviones de patrulla marítima del Ala 22 de Jerez eran muy habituales, y todos los oficiales con quienes me relacioné resultaron ser excelentes profesionales, grandes personas y magníficos compañeros, lo que hacía más molesto ese hábito invisible que se interponía entre nosotros. Más adelante, tuve idéntica percepción en los destinos conjuntos que ocupé a lo largo de mi carrera y en los que me tocó trabajar codo con codo con oficiales y suboficiales del EA.

Este artículo es la historia de una sinrazón en la que quizás ninguna de las partes dio lo mejor de sí. Hora es de mirar hacia adelante y olvidar viejas rencillas.

Dedicado con cariño a mi tío, el coronel del Ejército del Aire José «Pipo» Ayuso Gallardo, que me enseñó a querer al Ejército hermano como si fuera el propio.

BIBLIOGRAFÍA

DE LA GUARDIA, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Naval*.
Archivo personal del capitán de navío Miguel López Nuche.
Internet.

