

EL ARMA AÉREA A PARTIR DE 1954. LA HISTORIA DE UN GRAN EQUIPO Y SU CARISMÁTICO LÍDER: EL ALMIRANTE SUANZES

Saturnino SUANZES FERNÁNDEZ DE CAÑETE



(AVP)

*Los hombres ven las cosas como son y se preguntan ¿por qué?
Yo las veo como no son y me pregunto ¿por qué no?*

(B. Shaw)

PARTE 1

La historia de un gran sueño, de la Armada y de España



A historia de la Armada española está jalonada de incontables capítulos brillantes, uno de ellos comienza en 1954 y deja como resultado una marina diferente: la creación y desarrollo del Arma Aérea moderna. No se trata de cuatro locos en sus viejos cacharros; hablar del Arma Aérea como de la propiedad sentimental de unos cuantos pilotos o del devenir temporal de una serie de escuadrillas sería ofrecer una visión muy minimalista de lo que ha sido y es.

Muy por encima de las capacidades operativas aportadas por la Flotilla de Aeronaves, desde 1954, la creación y desarrollo del Arma Aérea es una genialidad que permitió al conjunto de la Armada soñar con un nivel de ambición que, tal vez, nunca

se hubiera planteado. Prueba de ello es que algunas marinas de nuestro nivel, en teoría más desarrolladas tecnológicamente, como la italiana, solamente consiguieron ponerse a nuestra altura con más de un década de retraso.

Cuando, en 1955, llegaron a la Escuela Naval de Marín los *Bell 47G*, aquellos primeros pilotos y sus compañeros embarcados empezaron pronto a «jugar a los portaaviones», montando cubiertas de vuelo improvisadas sobre algunos remolcadores. Luego vinieron la segunda, la tercera y la cuarta escuadrilla, castigadas a rodar por tierra durante años, por exceso de osadía. Pero esa osadía tiró por donde pudo y, en 1966, la Armada española fue la primera del mundo —sí, por delante de la US Navy— en adquirir el mejor helicóptero de la historia, el *Sikorsky SH-3D*.

Muy poco después, tras la llegada del portahelicópteros *Dédalo*, se convirtió en la primera marina que como tal incorporara el *Harrier*, aquel prodigio de avión al que muchos achacaban quemar todo el combustible en el despegue. No era ni 1980 y la Armada operaba aviones de combate desde la cubierta de madera de un viejo portaaviones que, aunque precario, superaba con creces el sueño de los pioneros de Marín.

A esa velocidad de progreso y con ese ingenio, no es raro que la Armada y la construcción naval española empezaran a plantearse la fabricación de un portaaviones propio, y de ahí nació el *Príncipe de Asturias*. Si en aquellos años era impensable que nuestra Marina tuviera un portaaviones con aviones de combate, que fuéramos capaces de construir uno tampoco entraba en los planes de nadie; pero puestos a cumplir sueños, ¿por qué no habríamos de exportar portaaviones?

Dicho y hecho, el 27 de marzo de 1997, diseñado y construido en sus astilleros de Ferrol por la Empresa Nacional Bazán, entra en servicio, para la Marina tailandesa, el portaaviones *Chakri Naruebet*, marcando un nuevo hito en eso de romper moldes, en esta ocasión con implicaciones industriales. Hoy, la heredera de Bazán, Navantia, con el asesoramiento y apoyo de nuestra Armada, prácticamente se puede decir que construye una nueva marina para Australia, que incluye dos portaaviones (LHD) y seis buques más con plataforma aeronaval.

Dejo al criterio del sabio lector sopesar hasta qué punto la Armada de hoy y el lugar que ocupa en el mundo habrían sido los que son si no se hubieran producido los hechos aquí relatados. Por mi parte, únicamente puedo decir que me gusta pensar en esta etapa como aquella en la que la Armada moderna aprendió a soñar y a volver creer en sí misma.

La historia de un gran equipo, sin primeros ni últimos

El relato que sigue a continuación es una historia vital. Los helicópteros, los aviones y todos sus sistemas no son, en el fondo, más que hermosos trozos

de chatarra. Es a los hombres que les dan vida, los operan, los mantienen y los ponen al servicio de los demás a los que merece la pena valorar y de los que se puede aprender algo de cara al futuro.

Tal vez cabría empezar por aquellos primeros ministros de Marina y jefes de Estado Mayor de la Armada que, desde el primer momento, no dudaron en tomar decisiones valientes y arriesgadas. Si el almirante Salvador Moreno fue capaz de intuir el futuro de un nuevo tipo de engendro volador denominado helicóptero, su sucesor, el almirante Abárzuza, creó las primeras estructuras orgánicas de lo que habría de ser el Arma Aérea, y el almirante Meléndez sería el primero en «ponerle el ojo» a un prototipo denominado P.1127 *Krestel*, que acabaría convirtiéndose en el *Harrier*.

Se trata, además, de la historia de un equipo equilibrado. La comisión de oficiales y suboficiales que salió para Fort Worth con el fin de dotar a los pequeños *Bell 47G* de la Primera Escuadrilla estaba formada por tres pilotos y dos mecánicos. Desde ese momento, todo el crecimiento posterior estuvo basado en dotaciones perfectamente equilibradas y con un creciente nivel de especialización, pues el Arma Aérea fue capaz de ver, desde el principio, que la hora de vuelo no es más que el resultado de un arduo y meticuloso trabajo de mantenimiento y apoyo logístico.

Con el paso de los años, las escuadrillas empezaron a ser capaces de mantener turbinas de gas, equipos de aviónica de complejidad creciente, sistemas hidráulicos, fuselajes de fibra de carbono o sillas eyectables, provocando, en no pocas ocasiones, la admiración de propios y extraños. En cierta ocasión, un escuadrón de *Harrier* del US Marine Corp recaló en Rota para operar con la Novena Escuadrilla y, al carecer de apoyo logístico, solicitaron al Segundo Escalón de Mantenimiento un HUD (*Head-up display*) prestado, pues había fallado el de uno de sus aviones y el repuesto tardaría algunos días en llegar. Para su asombro, un suboficial electrónico de la Novena, uno de esos españolitos que trabajaban en un hangar con goteras, fue capaz de repararlo, cuando ellos no tenían contemplado en el procedimiento ni tan siquiera abrir el equipo. Cuando el HUD nuevo llegó a su destino, el jefe del escuadrón americano consideró justo regalárselo a la Novena Escuadrilla, lo que debió de suponer el ahorro de algún que otro millón de pesetas.

La imagen más gráfica y operativa del esfuerzo coordinado de este gran equipo lo representan las unidades aéreas embarcadas (UNAEMB) a bordo de cualquiera de nuestros barcos. En ellas se combinan las destrezas particulares del mundo aeronaval con la excelencia organizativa del buque de guerra, lo que permite un ciclo de trabajo de veinticuatro horas en el que las aeronaves o están en vuelo o están en mantenimiento. Y es que cada hora de vuelo tiene detrás cientos, tal vez miles, de silenciosas horas de estudio, gestión, logística, desarrollo de manuales de vuelo y doctrina, planeamiento de misiones, reconocimientos médicos, plantones interminables al sol impregnados de aceite, combustible e hidráulico y sustos, muchos sustos.

Sin duda alguna, durante todos estos años ha habido una pequeña parte del equipo a la que justamente debemos reconocer un mérito especial y un servicio impagable y es la formada por todos aquellos que dieron la vida en los numerosos accidentes que tiñeron de sangre las páginas de nuestra historia. Por desgracia se trata de un tributo inevitable que hay que pagar para llegar a la perfección. Ellos y sus familias llevaron la parte más dura y sin ellos no estaríamos hoy donde estamos. En este equipo e independientemente del devenir profesional y humano de cada uno no hubo, ni hay, primeros ni últimos; todos los miembros de la Armada aportamos algo, ninguno fue imprescindible, y si cualquiera hubiera faltado, la historia habría sido diferente.

PARTE 2

Esta es la historia

Allá por 1953, Lázaro Ros y Julio Apráiz, dirigentes de la empresa aeronáutica Iberavia S. A., se presentaron ante el ministro del Aire, teniente general Eduardo González-Gallarza, en calidad de representantes de Bell Helicopter Co., con la intención de venderle tres helicópteros *Bell-47*, un tipo de aeronave que todavía carecía de la más mínima reputación como plataforma aérea militar. El Ejército del Aire declinó la oferta pero, providencialmente, lo hizo en favor de Marina, cuyo ministro, el almirante Salvador Moreno Fernández, «don Chambo», vio en ello una oportunidad y aceptó una apuesta con pocas opciones de premio.

Unos meses más tarde, el capitán de corbeta Miguel A. Brinquis Villanueva y los tenientes de navío Francisco Mola Mayayo y Eliseo González Mosquera, junto con los brigadas Emilio Zarrabeytia Edilla y José Casal Rodríguez, fueron pasaportados a Fort Worth (Texas), donde se encontraba la factoría de Bell, para iniciar el curso y obtener los correspondientes títulos de piloto de helicópteros y mecánico de mantenimiento, respectivamente.

Las cosas no pintaban bien para España tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Empobrecida como resultado de la propia Guerra Civil y condenada por las potencias vencedoras, por su proximidad a las naciones del Eje, España veía, en 1946, cómo la recién creada ONU recomendaba la retirada de embajadores de Madrid. Sin embargo, esas mismas potencias pronto le verían los dientes a la Unión Soviética y decidieron que si Europa volvía a ser atacada, esta vez debería ser defendida y no liberada. Para ello harían falta algunas bases avanzadas, y España era el mejor «portaaviones estratégico» que cabía imaginar.

Como resultado de este interés y acercamiento, el 23 de septiembre de 1953 se firmaban los Pactos de Madrid que, aparte de una ayuda económica de 1.500 millones de dólares, incluían suministros de material de guerra y, lo

más importante, un Convenio de Ayuda y Cooperación por el que se establecerían las bases aéreas de Zaragoza, Torrejón y Morón y la naval de Rota.

En este contexto histórico y social, magníficamente inmortalizado por Luis García Berlanga en su famosa película *Bienvenido Mister Marshall*, tiene lugar el viaje de nuestros primeros valientes a Fort Worth. Puedo imaginar los sentimientos de aquellos aprendices de piloto volando hacia América; ellos, sin embargo, jamás habrían podido imaginar que aquellos humildes comienzos, con apenas tres pequeños helicópteros, constituirían la primera piedra de una admirable aventura al más puro estilo español.

El *Bell 47G* era poco más que una cabina con forma de burbuja y un motor de explosión de 200 CV. En él aprendieron nuestros primeros pilotos y por él pasamos todos, en algún u otro momento. Su valor operativo inmediato fue tal vez escaso; el servicio que rindieron a la Patria que se lo pregunten a las 22 personas que fueron salvadas de los tejados tras las inundaciones de Valencia de 1957, o a las más de 200 rescatadas de las aguas tras la crecida del río Iro en Chiclana en 1965. El lugar que merecen en la historia del Arma Aérea y de la propia Armada lo podrá deducir el lector al final de este artículo.

En el comer y el rascar todo es cuestión de empezar

Aquellos tres primeros helicópteros recalaron en la Escuela Naval de Marín. No es difícil imaginar la curiosidad con que serían recibidos, tanto por el personal de la Escuela como por los lugareños de aquella España pobre y en reconstrucción. La elección no fue tan inocente como podría parecer, y es que Marín cumplía con dos requisitos muy importantes. En primer lugar, convenía mantener una cierta discreción institucional pues, no sin motivo, se temía que otros ministerios vieran con malos ojos el nacimiento de una renovada vocación aeronaval por parte de la Armada. Al mismo tiempo, la presencia de los helicópteros en la Escuela Naval seguramente serviría para meter el gusanillo en los jóvenes oficiales, sobre todo porque aquella vocación había vuelto para quedarse. Prueba de ello es que pronto comenzaron a hacerse «experimentos», colocando plataformas de madera sobre la cubierta de algunos remolcadores y minadores, a modo de improvisados portaaviones. Inmediatamente, se creó la Escuela de Helicópteros de Marín, concretamente el 24 de enero de 1955. Los profesores fueron los tres de Fort Worth y sus primeros alumnos los capitanes de corbeta Saturnino Suanzes de la Hidalga y Ricardo Cruz Requejo y los tenientes de navío Gonzalo Gómez-Pablos Duarte y Manuel Ramila Cuadrado. También muy pronto comenzó a crecer sin parar. A los tres primeros *Bell 47G* en seguida se unieron otros tres más, y así sucesivamente, hasta que en 1968 entró en servicio el *01-115*, último helicóptero de esta primera escuadrilla. Quede como curiosidad el hecho de que no se utilizó la numeral 13, pues una cosa era ser supersticioso y otra tentar a la suerte.



Pronto surgieron los primeros problemas logísticos, algunos tan básicos como la carencia del combustible adecuado para los pequeños *Bell*, que acababa produciendo plomo en las bujías. A ello se sumaba la enorme distancia física e institucional entre Marín y Madrid, que hacía que estos pequeños detalles tardaran meses en ser resueltos, eso cuando no era necesario pedir piezas del rotor de cola a un amigo de París para que se las entregara al revisor del coche-cama y llegaran lo antes posible, evitando engorrosos papeleos a costa de rozar los límites del contrabando. Para solucionarlo y encauzar toda esta actividad de apoyo, en abril de 1957 se creó el Negociado del Servicio de Helicópteros, ya en tiempos del nuevo ministro de Marina, almirante Felipe Abárzuza y Oliva.

Este año, 1957, marcaría otro hito de gran trascendencia para el Arma Aérea y para el conjunto de la Armada. Para empezar y gracias a las gestiones del ministro, se incorporaron a la Armada, también en virtud del Convenio de Ayuda y Cooperación, siete nuevos helicópteros *Sikorsky S-55*, los famosos «Pepos», de prestaciones y capacidad operativa superior a los *Bell*, pensados para la lucha antisubmarina, aunque con ciertas limitaciones. De hecho, para este tipo de misiones, los *S-55* debían operar por parejas, uno equipado con sónar y el otro con los torpedos, pues la potencia de su motor Pratt & Whitney de 700 CV a duras penas les permitía el calado del sónar en vuelo estaciona-

rio, con vientos flojos o en calma. Sin embargo, y eso será una constante durante estos florecientes años, solamente se estaban poniendo los mimbres de lo que estaba por venir, y las nuevas generaciones de marinos y pilotos muy pronto comenzarían a trabajar sobre la doctrina creada tras estos primeros pasos.

Además y como si de un paquete completo se tratara, durante ese mismo año 1957, nuestra Armada recibía los dos primeros destructores de la clase *Fletcher* —*Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*— que, posteriormente, junto con el *Almirante Valdés*, el *Jorge Juan* y el *Alcalá Galiano*, con el sobrenombre de «Los Cinco Latinos», formarían la 21.^a Escuadrilla. Unos y otros, «Cinco Latinos» y «Pepos», permitieron a la Marina española hacer sus pinitos iniciales en el complejo y apasionante mundo de la guerra antisubmarina moderna, efectuando los primeros CASEX (ejercicios antisubmarinos).

Mientras todo esto pasaba, se produjo otro hecho de relevancia histórica cual fue el traslado de los Grupos de Helicópteros a Rota, no solamente por razones de idoneidad y oportunidad, sino también por motivos de política exterior —dar un uso «nacional» a la nueva base hispanoamericana— y de política interior —asegurar que ese uso fuera «aeronaval»—. Ello permitió además un fluido contacto con marinos y pilotos norteamericanos de los que, poco a poco, iría permeando gran parte del saber que iluminaría futuras decisiones. El Arma Aérea de la Armada tendría, desde entonces, un cierto acento andaluz que habría de perdurar hasta nuestros días. Pero no únicamente andaluz, pues la continua y creciente simbiosis táctica creada entre los helicópteros *S-55* y los nuevos destructores *Fletcher* acabaría dándole un inequívoco toque cartagenero. De hecho y con la finalidad de evitar los largos tránsitos entre Rota y Cartagena y aumentar las posibilidades de adiestramiento entre ambos tipos de unidades, en 1961 se crearía la Segunda Escuadrilla de Helicópteros (*S-55*), integrada por dos patrullas, la primera formada por cuatro helicópteros basados en el helipuerto de Rota, bajo «dependencia jurisdiccional» del capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz, y la segunda, compuesta por tres, con equipo sónar, bajo dependencia del capitán general de Cartagena y a las órdenes directas del contralmirante jefe de la Agrupación Naval de Instrucción. Visto desde una perspectiva actual, tales disposiciones podrían parecernos un auténtico despropósito organizativo y hasta cierto punto desintegrador, especialmente en unos tiempos en los que la dependencia orgánica, basada en criterios geográficos, tenía un gran peso específico, pero seguro que en términos de aprendizaje y desarrollo doctrinal aquellos años permitieron dar pasos de gigante en la modernización de nuestra Armada.

Mientras todo esto pasaba y se cumplían diez años de la llegada a España de los primeros *Bell 47-G*, el Estado Mayor de la Armada, lejos de aminorar la marcha, seguía trabajando para consolidar lo logrado sin dejar por ello de crecer. Por un lado, se creó la Sección Especial del Arma Aérea, cuyo primer jefe fue el capitán de fragata Saturnino Suanzes de la Hidalga, quien acababa

de terminar el mando del destructor *Lepanto*, lo que aseguraba una visión integradora de lo que debía ser el Arma Aérea de la Armada. La Sección Especial del Arma Aérea dependía directamente del AJEMA, en aquel momento el almirante Fernando Meléndez Bujart, solución organizativa que aseguraba el control, pero sobre todo la rapidez y la flexibilidad en la toma de decisiones. La enorme velocidad a la que se sucedían los acontecimientos relacionados con el desarrollo del componente aéreo de nuestra Armada en 1964 así lo requería.

De entrada, ya estaba cociéndose la creación de una nueva escuadrilla de helicópteros, la Tercera, que fue bautizada como «Los Cuatro Gatos», pues estaría formada, inicialmente, por cuatro *Bell 204-B* antisubmarinos, construidos en Milán por la empresa italiana Augusta, que llegaron a España el 27 de mayo de 1965. Como principal novedad, los *204* incorporaban una turbina de gas que les proporcionaba una potencia de 1.300 CV, introduciendo a la Armada en un nuevo campo de la mecánica que habría de ser utilizado por buques y aeronaves en las décadas posteriores. Más ligeros que los «Pepos» y casi con el doble de potencia, estos helicópteros podían operar torpedos, lanzacohetes y ametralladoras, con lo que empezaron a ser utilizados, también, en apoyo de la Infantería de Marina. Se mantuvieron en servicio durante 13 años, pero la Tercera Escuadrilla continuó y continúa hasta nuestros días, gracias a la entrada en servicio de los *AB-212 ASW*, versión biturbina muy mejorada de los *204*. Los *212* estaban equipados con radar doppler, radar de exploración, sónar, misiles antibuque y grúa externa y poseían una relación eficacia/coste muy elevada. Nos encontrábamos en plena Guerra Fría y las marinas no escatimaban recursos para dotarse de capacidades *hunter-killer*. Posteriormente, tras la entrada en servicio de los *Sea King* de la Quinta Escuadrilla, pero sobre todo como resultado de las mutaciones estratégicas y operativas resultantes de la caída del Muro, la Tercera Escuadrilla fue progresivamente alejándose del ámbito de la guerra naval pura, cediendo paso a las operaciones expedicionarias mediante sucesivas transformaciones de las plataformas para adaptarlas al transporte de tropas e incluso a las operaciones con sistemas de visión nocturna, en un claro ejercicio de versatilidad y capacidad de adaptación.

De la nada a referencia mundial en poco más de diez años

Cuando se cumplían poco más de dos lustros de nuestra tímida y humilde incursión en el desconocido universo de la guerra aeronaval moderna, privados del incontestable acervo doctrinal de los que tuvieron la suerte y la desgracia de participar en la Segunda Guerra Mundial, y mientras España renacía de sus cenizas, económica e industrialmente, algunos hechos iban a demostrar que esta renacida Arma Aérea de la Armada había vuelto para

quedarse y estaba lista para hacerlo por la puerta grande. Uno de ellos fue la incorporación de los famosos *Sea King*, que dentro de la Armada, tal vez por un tecnicismo propio de la época, siempre fueron más conocidos como los *SH-3D* o por el más cariñoso «Quinta», en alusión a la Quinta Escuadrilla que pasaron a formar.

El *SH-3D* era una versión muy mejorada del *SH-3A* que la casa *Sikorsky* había desarrollado para la exportación. La propia US Navy quiso, lógicamente, subirse al carro de las mejoras, pero en 1964 ya se la había adelantado la Armada española. De este modo, el primer helicóptero del nuevo modelo, montado y entregado por la factoría de *Sikorsky* en Stratford, sería el *005-1* de la Quinta Escuadrilla de Aeronaves, el primero de la escuadrilla y el primero del mundo. Posteriormente, se sumarían otras grandes naciones, como Gran Bretaña, Alemania, Italia o Japón, lo que da una muestra de la osadía y atrevimiento, bien entendidos, de los que hizo gala nuestra Marina, especialmente si consideramos que hoy, cincuenta años después, esos helicópteros siguen todavía en vuelo.

Así, transportados desde Estados Unidos a bordo del USS *Independence* (CV-62), el 29 de junio de 1966 llegaron a Rota los primeros aparatos de la nueva escuadrilla. Esta incorporación supuso un reto de especial entidad para la joven Arma Aérea de la Armada. La modernidad, pero también la complejidad de sus sistemas, requería de gran cantidad de personal especializado que debía llevar a cabo un elevado número de horas de mantenimiento por hora de vuelo. Aparte de un magnífico sónar, radar doppler y sistema de estabilización automática, los *Sea King* operaban un entonces novedoso equipo de navegación, el TACAN. Quede como curiosidad que nuestros compañeros del Ejército de Aire quedaron perplejos al descubrir que la propia escuadrilla era capaz de efectuar el mantenimiento de los TACAN,



cuando ellos tenían que mandar los de sus recién llegados *Mirage III* a Francia. Este detalle da una muestra de la excelente aproximación logística con la que echó a rodar el Arma Aérea de la Armada, haciendo cierto el popular dicho: «Hay tres maneras de hacer las cosas: bien, mal o como las hace la Armada».

Tanto por la versatilidad de la plataforma como por el tiempo que llevan en servicio, los helicópteros de la Quinta Escuadrilla han sido utilizados para muy diferentes misiones, al compás de los cambios estratégicos. Concebidos para la guerra antisubmarina y el salvamento y rescate, tuvieron un papel estelar en el desarrollo de la doctrina antisubmarina de nuestra Armada, pero también rindieron un servicio, en ocasiones heroico, en el salvamento de cientos de vidas humanas en la mar en unos tiempos en los que no existían más medios de SAR que los que proporcionaban las Fuerzas Armadas. Posteriormente, y como resultado de las lecciones aprendidas de la Guerra de las Malvinas, a tres helicópteros se les montó el radar británico Searchwater para realizar cometidos de alerta temprana en misiones de defensa aérea, en compañía de los *Harrier*. El final de la Guerra Fría y la consiguiente pérdida de importancia de la guerra antisubmarina habrían de producir una nueva mutación operativa en la escuadrilla, para reforzar su capacidad de apoyo a las operaciones expedicionarias, incorporando también sistemas de visión nocturna.

«¿Un portaaviones para España? Sí, un portaaviones para España»

Paralelamente a la adquisición y entrada en servicio de los *SH-3D*, se estaba gestando otra genialidad, por lo demás operativamente lógica, cual fue la incorporación del portaaviones *Dédalo*. Efectivamente, la sucesiva llegada de helicópteros, cada vez más capaces y modernos, carecía de sentido si no se disponía de una plataforma naval para proyectar dichas capacidades sobre el medio natural de una marina, la mar. Sin embargo, en 1965, que nuestra Marina tuviera un portaaviones era visto por muchos como una ensañación.

Dicho y hecho, en junio de 1965, el Senado de los Estados Unidos aprobó la cesión a España del hasta entonces CVL-28 USS *Cabot*, un veterano portaaviones de la Segunda Guerra Mundial, que incluso había sufrido el ataque de un *kamikaze* japonés. Año y medio más tarde, el 21 de diciembre de 1967, el *Dédalo* asomaba la proa por la bahía de Cádiz, en la que le esperaban las cuatro escuadrillas de helicópteros para ir tomando, uno tras otro, sobre su cubierta de madera en un ejercicio de impaciencia y entusiasmo institucional muy propio de la época, pero muy significativo. Habían pasado 12 años desde la llegada de los *Bell 47G*, y España y su Armada contaban con un portaaviones y cuatro escuadrillas de helicópteros, entre ellos el más moderno del

mundo. La cubierta era, efectivamente, de madera, su propulsión calderas de vapor, el buque la mínima expresión de un portaviones y quedaba mucho, muchísimo por aprender, pero allí estábamos y ni siquiera era 1970.

Hasta aquí, todo podía considerarse parte de un plan bien urdido, coherente y excepcionalmente ejecutado. El nacimiento de las dos siguientes escuadrillas, la Sexta y la Séptima, a pesar de tener un objetivo operativo concreto, surgió de unas vicisitudes no del todo esperadas. Ambas tuvieron en su origen los nuevos Acuerdos de Amistad y Cooperación entre España y Estados Unidos de 1970. La Sexta Escuadrilla se creó en 1972, incorporando helicópteros del modelo *Hughes 500M*. La cuestión es que, previamente, la Marina de los Estados Unidos había realizado un experimento a base de drones (lo que hoy llamaríamos UAV o RPAS) de ala rotante para el lanzamiento de torpedos antisubmarinos, operando desde destructores. Ante el fracaso de este proyecto, conocido como DASH, los americanos pretendieron «endosárnoslos», pero el Arma Aérea se negó en rotundo. Sin embargo, la presión política y la firma del nuevo acuerdo de colaboración de 1970 recomendaron un gesto por parte de España por el cual se incorporaron los *Hughes 500*.

Su misión operativa original fue el lanzamiento de torpedos, para lo que habrían de operar a bordo de los destructores de la clase *FRAM*, *Churruca*, *Gravina*, *Méndez Núñez*, *Lángara* y *Blas de Lezo*, que de hecho contaban con un pequeño hangar que la Marina de los Estados Unidos había dispuesto precisamente para el DASH. Aunque su aportación a la guerra antisubmarina moderna no pasará a la historia, es fácil imaginar cómo contribuyeron a crear una mentalidad aeronaval tanto en las dotaciones de los barcos como en las propias UNAEMB, pues unos y otros tenían mucho que aprender. Los *Hughes 500*, que durante una temporada tuvieron prevista su baja en 1984, posteriormente retrasada a 1990, siguen todavía en servicio. A ello ha contribuido su bajísimo coeficiente de mantenimiento y precio de operación. Misiones como la fotografía aérea, reconocimiento, transporte ligero, calibración de sistemas electrónicos embarcados, adiestramiento o simplemente apoyo a nuevas misiones, como la colaboración en la extinción de incendios forestales, ha permitido a la Sexta Escuadrilla rendir un gran servicio, tal vez poco reconocido.

La Séptima Escuadrilla, nacida igualmente en 1972 y también como consecuencia de los Acuerdos de Amistad y Cooperación de 1970, estuvo formada por un impresionante helicóptero de ataque, el *AH-1G Huey Cobra*, a pesar de lo cual tuvo una corta vida de apenas quince años. A ello contribuiría sin duda el elevado índice de siniestralidad y algunos fallos mecánicos en el rotor de cola, que hicieron aconsejable desistir de la aventura. La elevada potencia de su turbina y su enorme maniobrabilidad, así como su diseño operativo, ideado para el vuelo a baja cota, especialmente en apoyo a las operaciones anfibas para el que habían sido adquiridos, tal vez fueron demasiado para la incipiente Seguridad en Vuelo de aquellos años. La Séptima

Escuadrilla forjó para la Armada formidables pilotos, cuyas increíbles piruetas todavía nos ponen los pelos de punta. Algunos de ellos, tristemente, perdieron su vida en el ejercicio de su servicio diario, pero contribuyeron sin saberlo a perpetuar una experiencia cuyo valor es difícil de ponderar para aquellos que nos hemos servido de ella. Operativamente, y a pesar de su corta existencia, la Séptima Escuadrilla dejó un testigo en el apoyo de fuego a la Infantería de Marina que, posteriormente, sería tomado por los *Harrier*.

Para cerrar estas páginas dedicadas a los helicópteros, queda hablar de la Décima Escuadrilla, formada por *SH-60B*, más conocidos como *LAMPS* (*Light Airborne Multi-Purpose System*), aunque dicho nombre hace únicamente referencia a sus sistemas electrónicos, que les permiten una simbiosis táctica con los buques desde los que operan. Desarrollados en la década de los setenta, incorporaban los mayores adelantos del momento, no solamente en términos de sensores, electrónica y armas, sino como plataforma aérea absolutamente excepcional, como prueba el hecho de que es el primer helicóptero de la historia utilizado, en sus diferentes versiones, por las tres instituciones armadas norteamericanas, así como por los Marines y hasta la Casa Blanca.

Especialmente diseñados para la guerra antisubmarina, se incorporaron a la Armada para formar parte de un todo con las fragatas de la clase *Santa María*. Resultaría excesivamente prolijo entrar a describir en detalle la variada panoplia de sistemas electrónicos, sensores y armas de este fantástico helicóptero, pero es al menos obligado hacer referencia al Data Link, que permite convertir al helicóptero en una extensión del propio buque de manera automática, proyectando sus capacidades a distancia, y al sistema RAST (*Recovery Assist Secure and Traverse System*), que facilita las tomas a bordo, incluso en situaciones adversas de balance y cabezada, mezclando la finura de manos del pilotaje con la salada rudeza del trabajo en la mar.

Esta simbiosis, técnica y humana, ha permitido a la Décima Escuadrilla contribuir de manera notable a consagrar el maridaje definitivo entre buques y UNAEMB, lo cual, en su momento, presentaba no pocos retos culturales y operativos. De hecho no es hasta este período que los helicópteros salen del reducido círculo aeronaval, formado por Rota y el *Dédalo*, para integrarse de lleno en el más tradicional y marinero ambiente de los escoltas, lo que obligó a ambos mundos a vencer algunas inercias. Una vez más, también en este caso puede hablarse de la historia de un éxito gracias al cual, hoy en día, la convivencia de buques y aeronaves es connatural desde el momento mismo de la concepción de un nuevo buque. Gracias a ello, la Décima Escuadrilla cuenta ya con un extenso bagaje operativo, pues ha tomado parte en la mayoría de las misiones en las que han participado fragatas de las 31.^a y 41.^a Escuadrillas de Escoltas, prácticamente durante los últimos 30 años.

Hoy en día, la Escuadrilla está formada por un total de 12 aparatos, todos ellos adaptados al Bloque I de aviónica y capaces de lanzar misiles Penguin y

Hellfire, estos últimos a punto de recibirse. Pronto también llegarán los primeros helicópteros del modelo *Foxrot*, diseñados para el transporte de tropas y operaciones especiales. La modernidad de la plataforma, así como la continua adaptación y expansión de la escuadrilla, le auguran, pues, un todavía largo recorrido por la proa.

El ala fija. De las *Piper Comanche* al *AV-8B Plus*

La historia de la Cuarta Escuadrilla se escribe con «T» de tenacidad y «H» de humildad. Ni las primeras avionetas *Piper Comanche* ni los más modernos reactores *Cessna Citation* pasarán a la historia por sus increíbles capacidades militares, y sin embargo, tanto su nacimiento como el servicio que han prestado y prestan a la Armada y a España, son del todo destacables. Si la sucesiva incorporación a la Armada de helicópteros, cada vez más modernos, es un relato increíble, lleno de episodios apasionantes, la particular historia del ala fija, desde sus esperpénticos comienzos con las *Piper* hasta el último modelo de *Harrier*, podría considerarse la guinda de una genialidad irrepetible.



Las *Piper* rindieron el inestimable servicio que solamente es valorado por quien lo recibe, bien sea para adiestramiento de tiro sobre manga remolcada, transporte logístico o simplemente como avión escuela. Los primeros años de la Escuadrilla están plagados de anécdotas. Para meterlas en Rota, tras su compra y ante la negativa de otros ministerios a que la Armada volara aviones, algún que otro teniente de navío tuvo que disfrazarse con una camisa hawaiana para hacerse pasar por un millonario turista en busca del sol de Cádiz, a pesar de lo cual aquellas cuatro avionetas estuvieron condenadas a rodar por tierra durante años.

En cuanto a las *Cessna Citation*, se puede decir que a pesar de sus relativas limitaciones como aviones de transporte, proporcionan a la Armada una capacidad logística propia, enormemente flexible y económica, cuya mayor expresión posiblemente sea el apoyo inmediato que son capaces de proporcionar a buques desplegados en el extranjero, además del traslado de personal.

Mientras todo eso sucedía, Montalbán (Estado Mayor de la Armada), lejos de desanimarse, seguía haciendo de las suyas. «Suanzes, sígale la pista a un avión que se llama *P-1127*», fueron las palabras con las que el almirante Meléndez dio por inaugurada la «aventura *Harrier*». ¿Sería aquel prototipo un asunto serio o acabaría en algún cubo de basura? Casi la misma pregunta que antecedió a los *Bell 47G*. El siguiente acto tiene lugar el 8 de noviembre de 1972 en aguas del golfo de León. Un *Harrier* británico, con el mítico John Farley a los mandos, toma en la cubierta de madera del *Dédalo*, despega, tira con el cañón, sorprende, entusiasma, emociona...

Cuando se vuelve a levantar el telón, un grupo de experimentados pilotos de helicópteros, con el entonces capitán de corbeta Erades al frente, vuelve a repetir el desembarco de los tres de Fort Worth de 1954, pero esta vez en Meridian (Misisipi), para convertirse en los primeros pilotos de combate de la historia de la Armada. El acto final tiene lugar el 9 de diciembre de 1976 cuando, coincidiendo con la celebración de las 100.000 horas de vuelo del Arma Aérea y contando con la presencia del Rey Juan Carlos I y del presidente del Gobierno Adolfo Suárez, los *Matador*, nombre con el que se bautizó a los *AV-8S Harrier*, envían a España y al mundo entero un ensordecedor mensaje de orgullo: «¡La Armada española tiene aviación de combate!».

Los comienzos fueron tremendamente complejos, pues si bien la gran maquinaria de apoyo logístico y mantenimiento de aeronaves estaba ya más que en marcha, la incorporación táctica y el desarrollo doctrinal necesarios para permitir a la Armada funcionar con este nuevo tipo de arma tenían mucho recorrido por delante. Al fin y al cabo, el adiestramiento que recibían los pilotos en Estados Unidos solamente proporcionaba conocimientos aeronáuticos, de pilotaje y de lanzamiento básico de armas que, aunque no es poco, dista mucho de lo necesario para que una flota opere con aviones de combate y ataque. Fueron años espectaculares e intensos en los que el prestigio de la Armada no dejaba de crecer, aunque, como siempre sucede,

también hubo que pagar en tributos de sangre. Poco más de una década después, en 1987, la Armada recibiría doce nuevos aviones del modelo *AV-8B* que, simplemente, suponía la incorporación al *Harrier* de todos los adelantos de la aviación moderna, principalmente en lo relativo a la plataforma (fuselaje de «composite» o fibra de carbono, cabina ampliada, más estaciones de anclaje de armas, superficies de control avanzadas, estabilización mejorada, etc.), pero también en su aviónica y sistemas de armas. Todo ello permitía un vuelo más seguro, con mayor autonomía, mejores prestaciones para el combate y una mayor versatilidad y precisión en el lanzamiento de armas.

Los excelentes resultados del *Harrier* en combate, tanto en la Guerra de las Malvinas de 1982 como en la del Golfo de 1991, animaron a los constructores a seguir trabajando sobre la plataforma *AV-8B* para incorporarle un radar, tal vez su principal carencia. Para ello, era necesario sacarle al menos 1.000 libras más de potencia a su motor Rolls Royce «Pegasus», pues de lo contrario la toma vertical habría de hacerse excesivamente ligero de combustible. Como resultado se obtuvo el *AV-8B PLUS* que no solamente incorporaba el radar APG-65 (el mismo utilizado por los *F-18*), sino sistemas de visión nocturna y misiles BVR (*Beyond Visual Range*) AMRAAM, con lo que nuestra aviación



de combate salía del limitado mundo del *dogfight* para ponerse al más alto nivel de capacidades.

Cuarenta años han pasado ya desde que los primeros *Matador* llegaron a Rota, cuarenta, que se dice pronto, y parece que fue ayer. El recorrido particular de las Octava y Novena Escuadrillas, desde el AV-8S hasta el AV-8B PLUS, supone una buena metáfora de lo que ha sido la historia del Arma Aérea de la Armada desde 1954. Comienzos arriesgados, casi increíbles, humildes e imaginativos, pero que sientan las bases de un nuevo salto en el que ya no se partirá de cero para llegar al final a alcanzar la excelencia y estar a la altura de los mejores. Esa ha sido y es la historia del Arma Aérea moderna, un orgullo español que pertenece al conjunto de la Armada.

Todavía habría una oportunidad adicional de subirse al carro de los últimos adelantos en el mundo de la aeronáutica, esta vez sobre la base de soluciones flexibles, económicas y adaptadas a las realidades operativas y estratégicas del momento. Me refiero a la creación, el 10 de julio de 2014, de la Decimo-primeras Escuadrilla, formada por RPAS *Scan Eagle*, fabricados por Insitu Inc., filial de Boeing. Esta escuadrilla está compuesta por cuatro aviones, junto con sus correspondientes estaciones de control, lanzadores, recuperadores y otros sistemas auxiliares. Los aviones están dotados de cámaras electro-ópticas e infrarrojas, además de sistema de identificación automática (AIS).

Estos novedosos sistemas ya han tenido la oportunidad de participar en la Operación ATALANTA, operando desde el *Galicia* y la *Santa María*, buques a los que hubo que efectuar las correspondientes preinstalaciones, lo que está previsto hacer próximamente en el *Castilla*.

PARTE 3

El almirante Suanzes

No necesita el almirante Suanzes de la Hidalga, mi padre, que yo le busque un hueco en la historia del Arma Aérea y de la Armada. Eso es algo que corresponde a la Institución y a la propia historia que, al fin y al cabo, posee vida propia. Por el contrario, soy yo el que necesita agradecerle, como piloto naval y como hijo, el genial papel que jugó en los hechos aquí relatados.

La Armada tuvo a bien reconocer su labor y dejarla grabada para la posteridad concediendo su nombre a la Jefatura de la Flotilla de Aeronaves, en un emotivo acto celebrado el 20 de julio de 2007, presidido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada Sebastián Zaragoza Soto, a quien sin duda alguna se debe dicho reconocimiento. Mi padre, nervioso, inseguro, débil y emocionado, conservó aquel recuerdo durante el resto de los años de su vida, que ya serían pocos. Pero no siempre fue así. El almirante Suanzes fue un hombre de su tiempo, endurecido por una guerra que, aunque no vivió en el

frente, le privó, como a muchos otros, de la compañía y el consejo de su padre. Las penalidades de aquellos años y su particular carácter le convirtieron en un espíritu indomable, muy a la medida del reto que la Providencia le tenía preparado asumir. Audaz, arriesgado, soñador, excepcionalmente rápido de mente, inasequible al desaliento y afortunado, jugó el papel que le asignó el destino con la brillantez propia de los genios.

Con 29 años ya había mandado tres barcos, y eso de alguna manera le ayudaría a desarrollar una capacidad de decisión y un descaro que le vendrían muy bien en el futuro. En algunos momentos rozó la temeridad, como cuando se hacía trasbordar de noche del *Lepanto* a otros buques de la escuadrilla en un ejercicio que le haría algo impopular entre las dotaciones. Sin embargo, ese mismo desparpajo sería capaz de utilizarlo en momentos decisivos, de abajo arriba, que siempre resulta más difícil. En cierta ocasión, siendo capitán de fragata, el almirante Meléndez le envió a Estados Unidos a negociar la entrega del *Dédalo*, cuando el presupuesto asignado para la puesta a punto del barco se había ya agotado y aún hacía falta pintar. Teniendo como interlocutor nada más y nada menos que al segundo CNO (*Chief of Naval Operations*) de la Marina de los Estados Unidos, le sugirió la posibilidad de que el barco fuera pintado por una dotación de marineros españoles traídos, junto con el material y la pintura, en un avión desde España, lo que resultaría enormemente más barato que pintar en el astillero.

El almirante americano le contestó que aquello era imposible, pues los sindicatos navales nunca lo admitirían, pero ante su insistencia añadió como argumento que hacía poco tiempo le habían negado una petición similar a Australia y no podían permitirse agravios comparativos. Ni corto ni perezoso y con la velocidad del rayo, mi padre le contestó: «Ah, ¿sí? ¿Y cuántos submarinos nucleares tienen ustedes en Australia?» (En aquellos años, España era el único aliado del mundo que permitía a Estados Unidos tener basados submarinos *Polaris* en su territorio, concretamente en la Base de Rota). Ante aquella impertinencia, el almirante entró en cólera, contestándole que no era nadie para negociar en esos términos y le pidió que le pusiera en contacto con su jefe. El almirante Meléndez, con la tranquilidad que le caracterizaba y haciendo uso del laringófono que necesitaba para hablar, le espetó por teléfono que España no podía permitirse pagar billetes transoceánicos para enviar oficiales sin capacidad de decisión y que, por tanto, lo que dijera Suanzes era como si lo dijera él mismo. El *Dédalo* fue finalmente pintado en Estados Unidos por marineros españoles.

La historia aquí descrita está repleta de anécdotas y momentos épicos como el relatado, y creo poder decir, sin excesiva pasión, que sin el especial liderazgo ejercido por el almirante Suanzes el devenir de estos acontecimientos hubiera sido diferente. En cualquier caso y en coherencia con los primeros párrafos de este artículo, me reafirmo, y él haría lo mismo, en que la historia del Arma Aérea de la Armada, desde 1954, es la historia de un equipo, sin



Almirante Saturnino Suanzes de la Hidalga.

primeros ni últimos. Él jugó un papel, uno más, como el de cualquier otro, y este requería de unas características particulares; en su caso, la genialidad y el carisma necesarios para liderar un sueño como el que la Armada quiso asignarse a sí misma.

Aunque se desempeñó con gran dureza en la mar y en los despachos, su corazón fue un corazón tierno, siempre preocupado por sus subordinados, especialmente por los de menor rango. Durante muchas

Navidades, después de su retiro, seguían llegando tarjetas de felicitación y recibíendose llamadas telefónicas de marineros que habían estado a sus órdenes y de los que, desmemoriado, fingía acordarse.

Pocas semanas antes de morir, en una de las muchas visitas al pequeño cuarto donde, entubado, pasó los últimos meses de su vida, le llevé como sorpresa —todo lo que tuviera que ver con sus hijos y la Armada le resultaba especialmente grato— la noticia de que me habían asignado el mando del BAC *Cantabria*. Sin saber si me escuchaba, entendía o asimilaba, le describí un barco del que no conocía ni el nombre, le enseñé la foto y le expliqué que desplazaba 20.000 toneladas. Permaneció inmóvil, sin cambiar la vista de dirección, parpadear o dar la más mínima muestra de haberse enterado. Casi dos horas más tarde, pegó un pequeño respingo y agarrándome del brazo con todas sus fuerzas, que eran más bien pocas, se me acercó y, gritando con un leve hilo de voz, me dio su último consejo: «¡Ten cuidado con la inercia!». Ya ni podía ponerse en pie y estaba literalmente en los huesos, pero todavía le quedaban ganas para imaginar una atracada. Genio y figura hasta la sepultura.

