

# EL PRIMER TRIBUTO DE SANGRE. CENTENARIO DEL PRIMER ACCIDENTE MORTAL DE LA AERONÁUTICA NAVAL

José Emilio REGODÓN GÓMEZ



«Además de los peligros propios de la especialidad, que por cierto libremente habéis elegido, vais a padecer otros procedentes de algunos sectores de la propia Marina, que no ha visto con simpatía este injerto de novísima técnica en su mentalidad tradicional, y otros de sectores militares que, presididos por el general Douhet, propugnan una sola aviación para todos los pilotos, con independencia de su cuerpo de procedencia.»

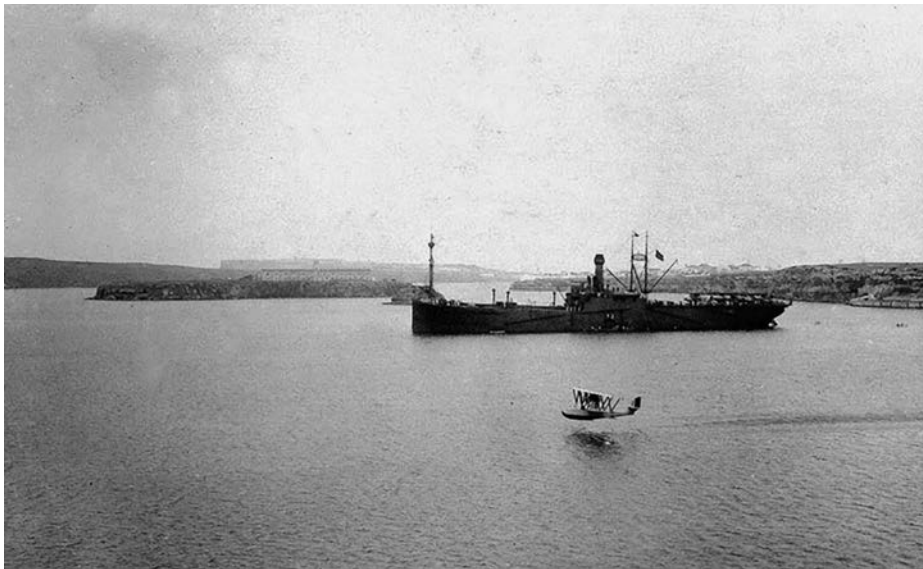
Palabras de bienvenida del entonces capitán de corbeta Cardona (jefe de la Aeronáutica Naval y director de su Escuela) a los nueve oficiales del Cuerpo General de la primera promoción de pilotos navales de la Armada. Barcelona, enero de 1921.

## Actores de reparto para una tragedia



por la popa la costa catalana y comenzó su viaje de prácticas, arrumbando a Menorca.

IECISÉIS de junio de 1923. El *Dédalo*, al mando del capitán de corbeta Fernández y García-Zúñiga, había zarpado del puerto de Barcelona para rectificar agujas, fondeando en el antepuerto al finalizar. Al día siguiente, al resto de la División Naval de Aeronáutica se le unía el destructor contratorpedero *Audaz*, mandado por el capitán de corbeta Pascual del Pobil, y las lanchas gasolineras *H-3* y *H-4* (exbritánicas, tipo ML). Así, toda la División, que había sido constituida en enero de 1922 y se encontraba al mando del capitán de fragata Pedro María Cardona Prieto, dejó

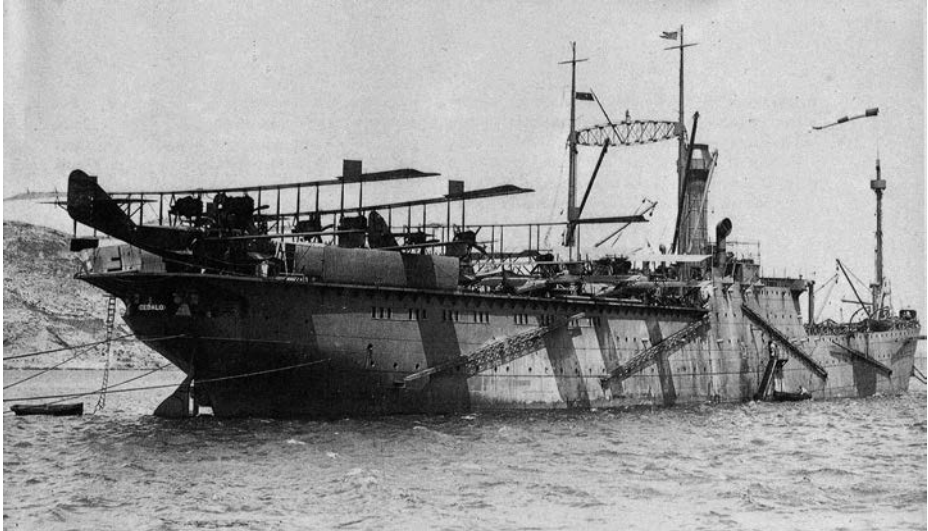


Puerto de Mahón, 20 de junio de 1923. Un hidroavión *Macchi M.18* amerizando en la ría de Mahón en proximidades del *Dédalo*, con éste en operaciones de vuelo fondeado en cala Figuera. (Foto: vía L. Alejandro)

El *Dédalo* fue el primer buque portaerones de la Armada (más precisamente Estación Transportable de Aeronáutica Naval). En origen era un mercante construido en los astilleros Swan Hunter & Wigham Richardson, en Newcastle, Reino Unido. Botado en 1901 y entregado a su armador, la naviera alemana Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft de Bremen, en 1902. Procedente de la India con el nombre de *Neuenfels*, quedó internado en Vigo en 1914. En 1918, tras finalizar la Primera Guerra Mundial y junto con otros seis mercantes alemanes incautados, fue transferido al Gobierno español (Ministerio de Fomento), y renombrado *España N.º 6*, como parte de las compensaciones que Alemania tuvo que pagar tras la guerra y como resarcimiento por los hundimientos de buques mercantes españoles por ataques de submarinos del káiser. En octubre de 1921 quedó adscrito a la Armada en espera de su utilización militar y, tras obras de acondicionamiento por valor de cuatro millones de pesetas de la época en los talleres de Nuevo Vulcano de Barcelona, fue rebautizado *Dédalo*, quedando listo en mayo de 1922. Con una eslora de 127 m, 9.900 toneladas de desplazamiento a plena carga y una dotación de casi 400 hombres, su único eje le daba un andar de hasta 10 nudos, con una autonomía de cruceo de 3.000 millas. Su capacidad para embarcar aeronaves resultó de entre 20 y 25 hidros en popa, más dos dirigibles SCA en proa.

El *Audaz*, por su parte, había llegado a su último tercio de vida. Construido en los astilleros Thomson-Clydebank del Reino Unido y entregado a la Armada en 1898, este destructor de la clase *Furor*, con sus 70 metros de eslora y 380 toneladas de desplazamiento, no llegaría a participar en la guerra hispano-norteamericana de 1898 (pese a que se le consideró primero para una finta en el Atlántico, siendo parte de la escuadra de reserva del almirante Manuel de la Cámara; luego llegó a ser remolcado hasta el canal de Suez para intentar socorrer a las provincias españolas de las Filipinas, antes de recibir nuevas órdenes de regresar a la Península). Así, y tras tomar parte activa en diversas operaciones navales frente a Marruecos, en 1922 se incorporó a la recién creada División Naval de Aeronáutica en calidad de buque auxiliar y de apoyo. En esta última misión se desempeñó hasta ser dado de baja en junio de 1924.

En esta singladura de junio de 1923, el *Dédalo* llevaba a bordo nueve hidroaviones biplanos *Macchi M.18*, además de un dirigible *SCA* inflado con hidrógeno estibado en su ingeniosa bodega de proa y listo para ser lanzado y recuperado a bordo mediante el puntal de anaveo de la proa. La Aeronáutica Naval llegó a disponer de 17 hidroaviones monomotor *Macchi M.18*, pudiendo el *Dédalo* transportar hasta 20 de estos hidros u otros de similares dimensiones. Los hidros de canoa *Macchi M.18* se produjeron en los talleres de la Aeronáutica Naval de Barcelona, en sus versiones de exploración y de escuela.

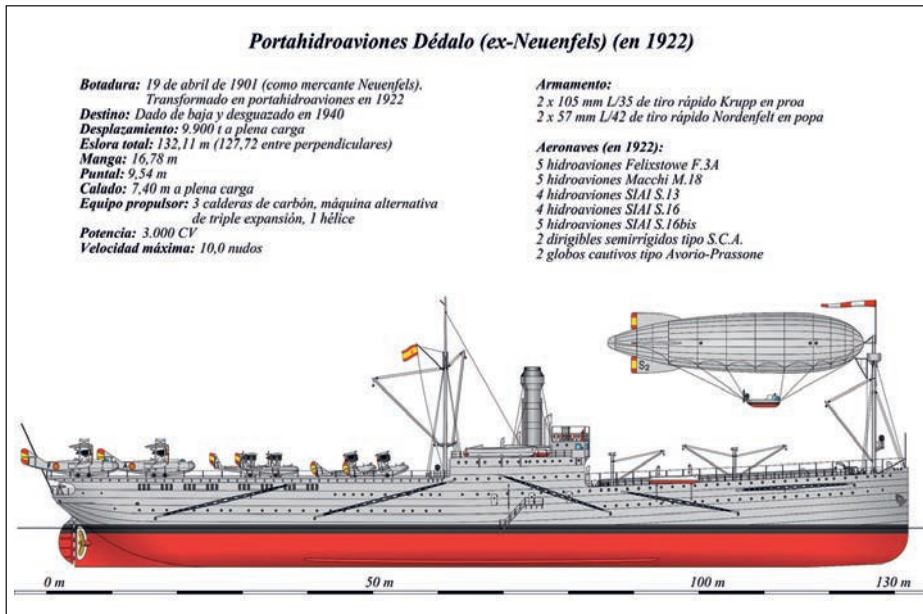


Estación Transportable de Aeronáutica Naval *Dédalo* atracada en el malecón de La Curra, Cartagena, 1920. Obsérvese cómo sobresalen por el costado las alas de los hidroaviones *Felixstowe «Flying Boat» F-3A*. A popa, planos de aparatos estibados provisionalmente a modo de quitavientos. (Foto: Armada)

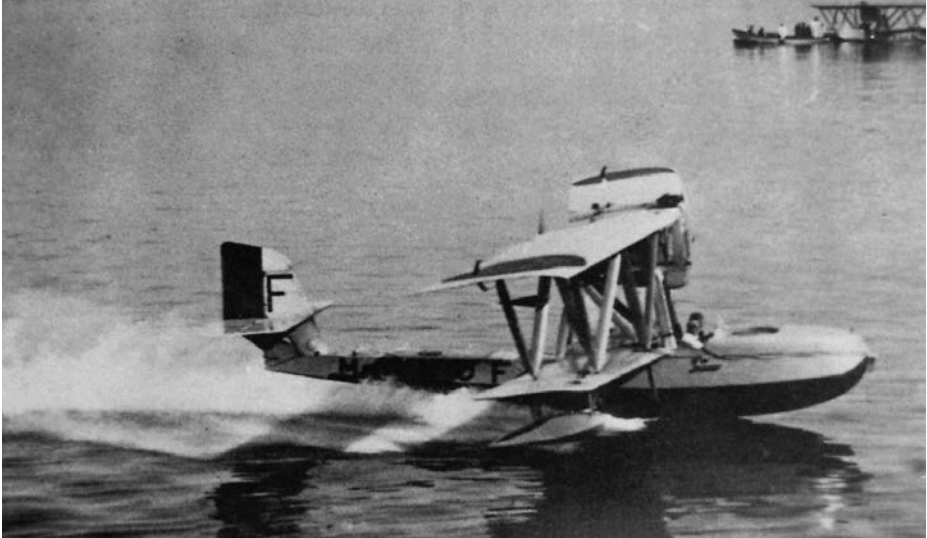
Los primeros modelos estaban provistos de un motor Isotta Fraschini de 160 CV, que les permitían una velocidad máxima de 86 nudos y 33 de amaraje. Con un techo de unos 5.000 pies, su autonomía era del orden de dos horas y media. Los *Macchi M.18* montarían posteriormente motores Hispano de 150 CV, cuya evolución a partir de 1927 llevó a la fabricación de 26 unidades de la versión *M.18 AR* (Alas Replegables), dotadas con motores Isotta Fraschini de 250/270 CV. Los *M.18* recibieron inicialmente un camuflaje estilo Primera Guerra Mundial, que más adelante sería descartado. Con una dotación de tres personas (piloto y observador en la cabina de vuelo y artillero en la ametralladora proel), los *Macchi M.18* podían armarse con una ametralladora Vickers de 7,7 mm y hasta cuatro bombas en sendos puntos de anclaje subalares.

## La primera visita de la Aeronáutica Naval a Mahón

Ésta era la primera vez que la División Naval de Aeronáutica visitaba Mahón, que era la patria chica del capitán de fragata Cardona (conocido como don Pedro), y de cuya Base Naval había sido jefe, así como de la Estación Torpedista de Fornells. El *Dédalo* arribó en Fornells la noche del 17 de junio.



Portahidroaviones (Estación Transportable de Aeronáutica Naval) *Dédalo* (ex-*Neuenfels*) en 1922. (Fuente: Erlenmeyer. Wikimedia Commons)



Hidroavión *Macchi M.18* amerizando en el puerto de Barcelona. (Foto: Armada)

Al amanecer del 18 se levantó mar y viento, que arreció durante el día. En vista del cariz del tiempo, se decidió entrar de arribada en Mahón, largando los remolques de las lanchas gasolineras a sotavento de la isla del Aire. A las dos y media entraba el *Dédalo* en Mahón y quedaba fondeado en cala Figuera. A continuación, se arrió un hidro que voló sobre la ciudad y sus alrededores ante la admiración de los naturales de la isla, que contemplaban, en su mayoría por primera vez, el vuelo de un hidroavión. El entusiasmo fue extraordinario en Mahón, y su pueblo tributó a las dotaciones de la División un recibimiento apoteósico.

La relevancia del hecho se testimonia en las portadas con que los diarios mahoneses abrían el 19 de junio de 1923: «Llegada de la División Naval de Aeronáutica» (*El Bien Público*) y «El *Dédalo* en nuestro puerto» (*La Voz de Menorca*). En el primero de ellos se podía leer: «La noticia de que la División Naval de Aeronáutica, dado el tiempo reinante, en lugar de fondear en Fornells fondearía en este puerto, circuló rápidamente por nuestra ciudad y los pueblos cercanos, y así cuando el vigía de Binisirmeña hizo la señal anunciando que el convoy hallábase a la vista, comenzó a afluir gente al puerto y a las dos de la tarde ya se veían los miradores y andenes de Levante ocupados por un enorme gentío que engrosaba por momentos... El Jefe de la División Naval de Aeronáutica, nuestro ilustre y querido paisano, don Pedro M.<sup>a</sup> Cardona, Capitán de Fragata, no quiso defraudar las esperanzas de aquella multitud en los andenes congregada y ordenó fuera botado al agua un hidroavión».



Hidroavión *Macchi M.18* adaptado por el autor para adecuación histórica a la fecha de 1923.  
(Fuente: Fundación Museo Naval)

Continuaban esos diarios elogiando el vuelo y las evoluciones del hidroavión, significando que había sido la primera vez que un aeroplano surcaba los aires de la ciudad mahonesa, y anunciaban que si el tiempo (es decir, la meteorología) lo permitía, se desarrollaría el plan de prácticas acordado para las aeronaves del *Dédalo*. De igual modo, en los días siguientes, ambos periódicos fueron dando detalles de lo que representaba la Aeronáutica Naval para España.

### **Aquel 20 de junio de 1923**

El miércoles 20 de junio amaneció nublado y feo en la ría de Mahón. Alrededor de las nueve de la mañana, el jefe de la Aeronáutica Naval ordenó que un aparato saliera a «probar el aire» —que es como se llamaba a experimentar en un vuelo corto— para ver si las condiciones atmosféricas de mar y viento eran aceptables para realizar vuelos de entrenamiento o de otra clase. Era habitual esa práctica cuando el cielo no estaba despejado para certificar que las condiciones eran aceptables para el desarrollo del resto de la programación de la jornada. Frecuentemente, el mismo capitán de fragata Cardona iba de observador, cualquiera que fuera el piloto al que correspondiese la prueba, para la cual rutinariamente se seguía un turno. Ese día el jefe de la Aeronáutica Naval y director de la Escuela no faltó a su costumbre y voló de observador en un hidroavión *Macchi M.18*, concretamente en el *E*, pilotado por el teniente de navío Vicente Cervera. El aparato despegó y dio una amplia vuelta por la isla para hacer observación y recabar datos para el posterior desarrollo del plan de prácticas del resto de las aeronaves. Tras completar esa tarea, regresó a cala Figuera y amarró cerca del *Dédalo*, donde fue recogido



Teniente de navío Vicente Cervera y Jiménez-Alfaro. (Foto: Armada)



Contador de navío Juan R. Suárez de Tángil. (Foto: Armada)

por el bote automóvil de servicio utilizado para hacer los relevos de pilotos y observadores de los hidroaviones antes y después de cada vuelo.

Tras esas evoluciones, Cardona sentenció que las condiciones eran favorables. Como se recogía en la *Crónica de la Aeronáutica Naval española*, «... Estaba claro que, después de la prueba, aunque uno creyese que el tiempo era malo, si D. Pedro, de vuelta a bordo del *Dédalo*, decía “¡a volar!”, todo comentario era ocioso y todo el mundo volaba».

Con Cardona desembarcado del *Macchi M.18*, ocupó su puesto de observador en la barquilla del hidro *E* el habilitado del *Dédalo*, el contador de navío (1) Juan R. Suárez de Tángil y Angulo, que no había volado nunca e iba a recibir ese día su bautismo del aire.

## El accidente

Se pueden encontrar hasta tres versiones similares del accidente. Así, en la *Crónica de la Aeronáutica Naval española* se refiere que: «... El hidro despegó,

---

(1) Contador de navío: empleo del antiguo Cuerpo de Administración de la Armada equivalente a capitán o teniente de navío.



El capitán de fragata Cardona en la cubierta del *Dédalo* en 1923 delante de un hidroavión.  
(Foto: Armada)

elevándose normalmente, dirigiéndose hacia la Mola y, al encontrarse sobre el lugar denominado “Los Freus”, a unos 300 metros de altura, entró en pérdida de velocidad, llegando así hasta tierra, produciéndose un violentísimo choque que destrozó materialmente el aparato, pedazos del cual aparecieron a algunos cientos de metros del lugar donde cayó el hidro. Los cuerpos de sus tripulantes quedaron tan desfigurados que apenas sí podían reconocerse».

Otra versión local apunta que, una vez en vuelo y dando una vuelta sobre cala Figuera, al efectuar la segunda y al hacer un viraje a la altura de la Mola, desde tierra los espectadores vieron cómo una gran chispa eléctrica se producía en el aparato e instantáneamente capotaba el hidro (otras fuentes apuntan a que entró en barrena) en dirección a Los Freus. Fue tal la magnitud del impacto que los numerosos asistentes vieron saltar las astillas del fuselaje, dando por supuesto que se había destrozado. Y una última versión describe que la causa del accidente fue un remolino de aire. Según ésta, el remolino habría hecho que el hidro perdiera estabilidad y se precipitase contra las rocas de Los Freus. También se especulaba con que el piloto pudo perder el control del aparato al haber sido lanzado fuera de la cabina de pilotaje por la fuerza del remolino.





Los restos del accidente en Los Freus.  
(PONS VILLALONGA, A.: *Historia de la Aviación en Menorca*)

Sin un informe de investigación del accidente (harían falta más de 60 años para que la Armada implantase a mediados de 1980 su Programa de Seguridad de Vuelo, que tan excelentes resultados sigue proporcionando), las causas del mismo aún no han sido concretadas y únicamente nos quedan los recuerdos históricos de sus consecuencias.

### **Dos muertos encima de la mesa: el postaccidente**

Éste fue el primer accidente mortal de la Aeronáutica Naval, a los dos años y medio de su creación en septiembre de 1920 (2).

El teniente de navío Vicente Cervera y Jiménez-Alfaro, hijo del teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase (capitán de corbeta) Vicente Cervera Topete y sobrino de Pascual Cervera y Topete (3), tenía 25 años a su muerte. Formaba parte de la

---

(2) La Aviación Naval en España fue creada por Real Decreto de 15 de septiembre de 1917 de S. M. Alfonso XIII. En septiembre de 1920 se cambió su denominación a Aeronáutica Naval para englobar tanto a los medios de aviación como al previsto material de aerostación de próxima incorporación.

(3) Ministro de Marina entre diciembre de 1892 y marzo de 1893. Jefe de la Escuadra de Operaciones de las Antillas al estallar la guerra hispano-estadounidense en 1898. Comandante de las fuerzas españolas en el combate de Santiago de Cuba del 3 de julio de 1898. Sobreseído el procedimiento iniciado contra él tras la derrota, fue nombrado senador vitalicio en 1903. Falleció en 1909. Desde 1916 sus restos descansan en el Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando, Cádiz.



Cortejo funerario en la confluencia de las calles Cos de Gracia y Virgen de Gracia. En el centro de la imagen el capitán de fragata Pedro María Cardona Prieto, primer jefe de la Aeronáutica Naval. (PONS VILLALONGAS, A.: *Historia de la Aviación en Menorca*, vía Asociación de Amigos del Museo Militar de Menorca: Vilafranca Bosch, J. y Villalonga Sintés, A. F.)



El capitán de fragata Cardona en el cortejo fúnebre. (Foto: Armada)

primera promoción (enero de 1921) de pilotos navales de la Aeronáutica Naval, compuesta por un teniente de navío y ocho alféreces de navío, todos del Cuerpo General de la Armada. Había volado todos los tipos de aviones que tenía la Escuela, incluido el *Savoia-13*. Además, había tomado parte, como piloto, en numerosos vuelos en África y había presenciado en Londres las pruebas de los aviones torpederos *Swift* recién adquiridos.

Por su parte, el contador de navío Juan R. Suárez de Tángil y Angulo, también abogado y procedente de una distinguida familia madrileña, tenía 30 años y estaba destinado como habilitado en el *Dédalo*. Había solicitado en varias ocasiones su bautismo de aire, y aquel 20 de junio el teniente de navío Cervera consideró que podía ser un buen momento.

Según refleja la *Crónica*, «... La impresión en Mahón fue tremenda. A sus compañeros les parecía que estaban todos bajo los efectos de una pesadilla. Don Pedro, todo carácter, pero todo corazón, y que sólo unos minutos antes había volado en el mismo aparato y con el mismo piloto, y que ya no existían, pronunció éstas o parecidas palabras: “Estamos aquí para aprender y ser útiles a la Marina. Y si es preciso, a morir por ella”. Su voz era potente y persuasiva, pero no pudo evitar que sus ojos se humedecieran». La prensa local lo reseñó en estos términos: «El espectáculo que se ofreció a la vista de los que acudieron en su auxilio no podía ser más desconsolador. El aparato, totalmente destrozado y, entre sus restos, los cadáveres de los infortunados aviadores destrozados convertidos en una masa informe».

Al día siguiente del accidente, jueves 21 de junio, y bajo una lluvia continua impropia de la estación, se llevaron los restos al cementerio sobre dos armones de artillería. El desfile fúnebre duró más de dos horas; si la llegada de los buques fue un motivo de júbilo al que se unió toda la isla, a este acto se incorporó todo el pueblo sin distinción de clases. Las casas por donde pasó el



Traslado de los ataúdes a hombros de sus compañeros hasta el panteón de la familia Cardona. (Foto: Armada)



Lápidas de los fallecidos en el subsuelo del panteón 14 del primer ensanche del cementerio mahonés. En 2021 se produjo el traslado de los restos mortales del panteón de la familia Cardona al Panteón Militar del Cementerio de Mahón. (Fuente: Asociación de Amigos del Museo Militar de Menorca)

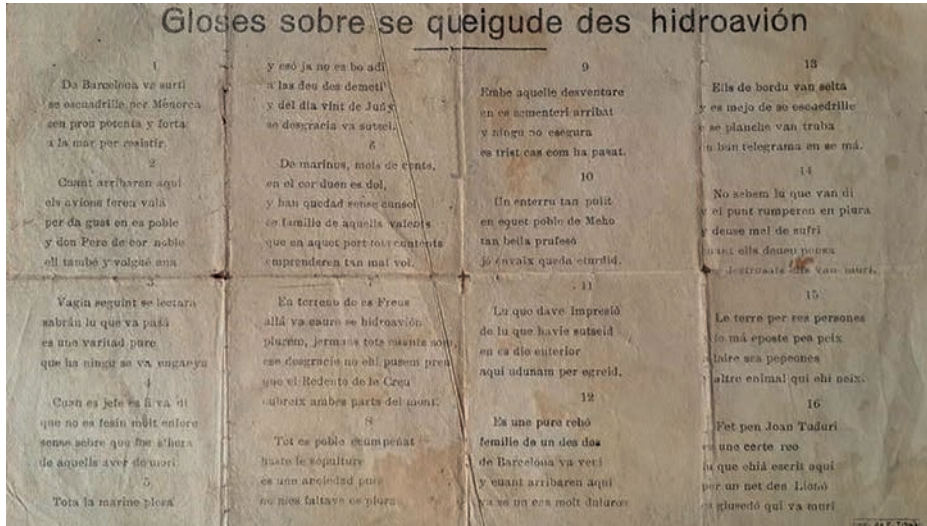


Esquela en el diario *La Voz de Menorca* publicada el viernes 22 de junio de 1923. (Foto: Ministerio de Cultura)

cortejo lucían colgaduras y crespones negros y se arrojaban flores sobre los arzones desde los balcones. Una emotiva demostración de dolor, difícil de olvidar para los que la presenciaron.

A la entrada del cementerio, los restos de las víctimas fueron llevados a hombros de don Pedro y de los tenientes de navío Antón, Montís y del alférez de navío Arbolí, y enterrados en el panteón de la familia de don Pedro.

La esquela de Cervera y de Suárez de Tangil fue publicada en los periódicos del viernes 22 de junio: «... fallecidos el 20 del actual en accidente de aviación, víctimas del cumplimiento del deber. Los jefes y oficiales de la Armada, actualmente en Menorca, al recordar a las Autoridades, Corporaciones y pueblo de



«Glosas sobre la caída del hidroavió». (Colección de Joan Bagur Truyol)

Mahón tan sensible desgracias, ruegan les tengan presentes en sus oraciones y se sirvan asistir a los solemnes funerales que, en sufragio de sus almas, se celebrarán mañana sábado a las diez en la iglesia parroquial de Santa María. No se invita particularmente».

### Su muerte no fue el final. A modo de epílogo

Hasta aquí el relato de este primer tributo de sangre de la Aeronáutica Naval que se puede encontrar en las crónicas, al que en sucesivos años seguirían otros en diferentes actos de servicio. El siguiente, en combate, menos de un año después: el 2 de octubre de 1924, cuando un hidro *Savoia S-16 bis* de la dotación del *Dédalo* recibió impactos de fusilería rifeña a la altura de la playa de Tiguizas (Marruecos) (4). Pero ésa y otras historias podrá buscarlas el lector interesado en la bibliografía que adjuntamos.

(4) Próximo al actual municipio de Bni Bouzra. Los impactos afectaron a un tubo de conducción de gasolina, lo que obligó a un amaraje de emergencia. Con el hidro a 500 metros de la playa, el avión siguió recibiendo fuego de los rifeños parapetados tras las rocas. Mientras el piloto hacía por reparar la avería y el observador repelía el fuego con su ametralladora de proa de 7,7 mm, otro *Savoia S-16* batía los emplazamientos rifeños con hasta 10 bombas, logrando dispersarlos. El *Savoia* amarrado fue auxiliado por el buque *Torpedero N.º 13*, que



Nuevo monumento instalado en junio de 2023 en proximidades del lugar del accidente en Los Freus. Al fondo, la Fortaleza de la Mola. (Foto: teniente de navío Iván Krakhmaloff Moreno)

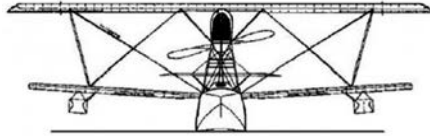
Con ocasión del centenario de la muerte del teniente de navío Cervera y del contador de navío Suárez, tuvo lugar en Mahón el pasado 20 de junio de 2023 un acto militar de homenaje y reconocimiento a éstos y a todos los caídos en acto de servicio de la Armada en accidente aeronaval, con la colocación de una placa en la Fortaleza de la Mola. Presidió el acto el almirante jefe de Apoyo Logístico, en representación del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, como piloto naval más antiguo de la Armada. Le acompañaron los capitanes de navío jefe de la Sección del Arma Aérea del Estado Mayor de la Armada y el comandante de la Flotilla de Aeronaves, además de diversas autoridades civiles y militares de Mahón, Menorca y de su Comunidad Autónoma. Durante el acto, la dotación de vuelo del helicóptero *AB-212*, de la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB) de la fragata *Reina Sofía*, de regreso de su despliegue de cinco meses en la operación *Atalanta* en aguas del océano Índico, tomó próximo al acto, depositando una corona de flores junto a la placa conmemorativa.

---

entró en acción haciendo uso de toda su artillería y fusilería contra la costa enemiga, cerrando distancias con el hidro para remolcarlo. Pudo así salvar la vida el piloto, pero no el alférez de navío Jorge Vara y Morlán, que cayó en su puesto de observador acribillado a balazos en cabeza y pecho.

Valga este artículo como debido recuerdo a los 53 caídos de la Aeronáutica Naval entre 1917 y 1954, y a los 48 de la Aviación Naval desde 1954 a nuestros días (5).

Vosotros, compañeros, voláis ya más alto.



### BIBLIOGRAFÍA

- Archivo-Museo «Álvaro de Bazán» (Viso del Marqués, Ciudad Real): «Cuerpo General», leg. 620/1246. Referido en <https://dbe.rah.es/biografias/86458/jorge-vara-morlan>
- Archivo Central del Cuartel General de la Armada (Madrid): «Hoja de servicios de don Pedro María Cardona y Prieto». Referido por <https://dbe.rah.es/biografias/19267/pedro-maria-cardona-y-prieto>
- BENEJAM GALLARDO, J. C.; SAURA NADAL, J., en <http://menorcaimatgesdenprimer.blogspot.com/2017>.
- CARDONA COMELLAS, J., y CARDONA SUANZES, P.: «El fundador de la Aeronáutica Naval: capitán de navío don Pedro María Cardona y Prieto». REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre 2016.
- DE LA GUARDIA Y PASCUAL DE PÓBIL, R. (1977): *Crónica de la Aeronáutica Naval española*. Madrid, Editora Nacional.
- Enciclopedia de la Aviación Militar Española*. Tomo 2. Fundación Museo Naval, <https://www.fundacionmuseonaval.com/mardealas/>
- GUARDIA DE LA MORA, E. (2017): *Un siglo de distintivos aeronavales, 1917-2017*.
- GUERRERO FLORES, F.; O'DONNELL TORROBA, C.; RODRÍGUEZ SOSA, V. (2023): *Proa al cielo*. Marcial Pons.
- Genealogía del teniente de navío Vicente Cervera y Jiménez Alfaro, vía capitán de fragata Manuel Cervera Paz y [www.familiacervera.org](http://www.familiacervera.org)
- Instituto de Historia y Cultura Naval (2018): *Cien años de la aviación naval española*. LVI Jornadas de Historia Marítima. Ciclo de Conferencias, marzo 2018. Cuaderno Monográfico n.º 77.
- Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica (2017): *Cien años de aviación naval: 1917-2017*.
- *Cien años de aviación naval: imágenes de un centenario, 1917-2017*.
- SEGOVIA BENÍTEZ, M. Á.: «La Aeronáutica Naval Española, 1917-1939». *Hispaviación*, <https://www.hispaviacion.es/la-aeronautica-naval-espanola-1917-1939/>

---

(5) Sus nombres, fechas de fallecimiento, aeronaves y lugares donde perecieron ocupan un espacio destacado en la Escuela de Dotaciones Aeronavales como tributo a su sacrificio y ejemplo para las nuevas generaciones de la Flotilla de Aeronaves.

Fragata *Santa María* y *Gato* durante la Operación Atalanta.  
(Foto: Luis María Suárez-Bárcena Florez)

