

CINCUENTA ANIVERSARIO DEL ARMA AÉREA DE LA ARMADA

José E. GUARDIA DE LA MORA



Cuando un marino aprende a volar, sigue siendo un hombre de mar, y el cielo no es para él otra cosa que el techo del mar.



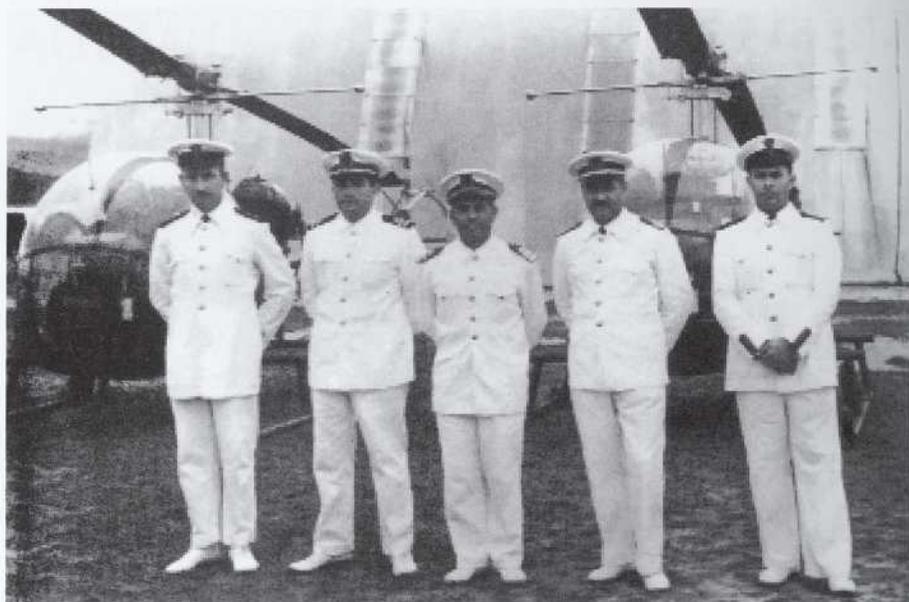
L final del verano del año 1953, exactamente el día 26 de septiembre, tuvo lugar un acontecimiento clave en la historia de la Aviación Naval española. Ese día se firmaron los Acuerdos de Ayuda y Cooperación con el Gobierno de los Estados Unidos. Implicaban indirectamente la construcción de la Base Naval de Rota.

El día 12 de octubre de 1953 se publicó por teletipo una convocatoria en la que se solicitaban oficiales voluntarios de la Marina para hacer un curso de helicópteros en Estados Unidos. Esta convocatoria se hizo exclusivamente entre oficiales con el Curso de Observadores de Aviación, que lógicamente ya contaban con cierta experiencia en vuelo.

El día 25 de enero de 1954 (Diario Oficial de Marina, núm. 24/54), como consecuencia del teletipo de fecha 12 de octubre del año anterior, se seleccionó, entre los oficiales observadores que habían pedido el curso, al capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva y a los tenientes de navío Eliseo González Mosquera y Francisco Mola Mayayo, para que se trasladasen a los Estados Unidos y efectuar el Curso de Piloto Comercial de Helicópteros en la factoría de la Bell Aircraft Corporation en Fort Worth (Texas).

El día 15 de febrero de 1954 dio comienzo el que fue el primer Curso de Piloto de Helicópteros de la Armada, realizándose en las instalaciones mencionadas de la compañía Bell en Fort Worth. El primer vuelo se efectuó el día 17. Los tres alumnos totalizaron 65 horas de vuelo en el helicóptero Bell 47, finalizando el curso el día 10 de mayo.

Por Orden Ministerial de fecha 21 de abril de 1954 (Diario Oficial de Marina, núm. 90/54), se nombró jefe del Grupo de Helicópteros, a las órdenes



De izquierda a derecha, brigada Emilio Zarrabeitia Edilla, teniente de navío Francisco Mola Mayayo, capitán de corbeta Miguel Ángel Brinquis Villanueva, teniente de navío Eliseo González Mosquera, brigada José Casals Rodríguez.

directas del comandante director de la Escuela Naval, al capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva, que se hizo cargo del destino tras finalizar el curso que se encontraba realizando. El capitán de corbeta Brinquis Villanueva es el primer jefe con que cuenta el Arma Aérea. En las placas y escalafones figura como fecha de nombramiento el 1 de junio de 1954, dos meses después, aunque ésta es en realidad su fecha de posesión.

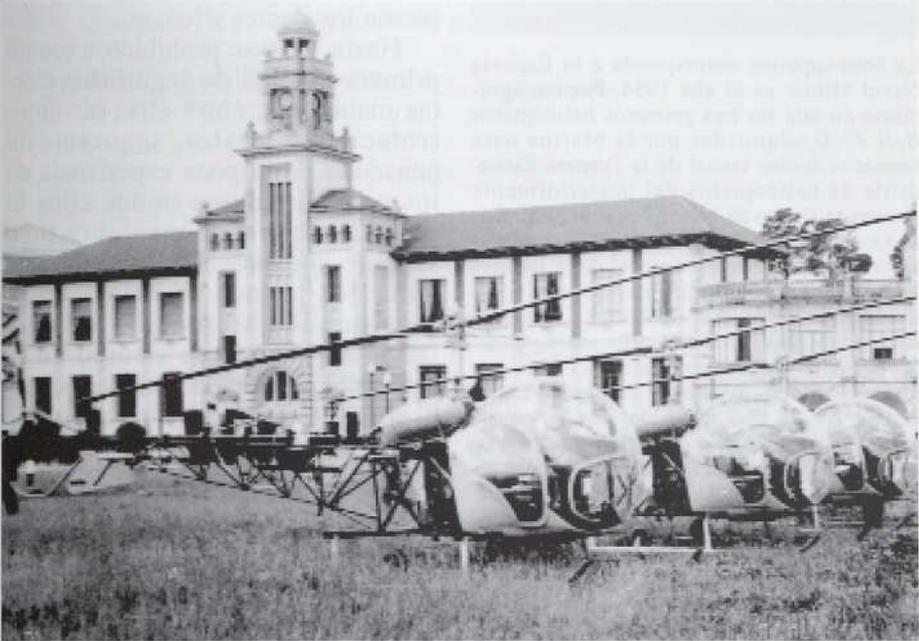
Se cumplían por entonces casi diez años desde que, el 8 de marzo de 1945, la compañía Bell había obtenido el primer «certificado de vuelo» para un helicóptero civil, el famoso *Bell 47*, cuya producción se mantendría hasta el año 1973, produciéndose bajo licencia, además de por la Bell en Estados Unidos, por las compañías Augusta en Italia, Kawasaki en Japón y Westland en Gran Bretaña. Estos pequeños aparatos, con una característica cabina parecida a una pompa de jabón, se hicieron en poco tiempo muy populares en todo el mundo.

De distintas procedencias han sido los 14 helicópteros que han servido en la Primera Escuadrilla de la Armada. Por razones supersticiosas no ha existido el número 13, por lo que el último aparato fue el 001-15. A Marín llegaron tres helicópteros *Bell 47-G* en 1954. Hubo un segundo pedido de otros tres en 1955 que llegaron en 1956. Estos tres helicópteros venían pintados de color amarillo, aunque posteriormente en Rota se les cambió el color. Procedentes

de la ayuda americana vienen el núm. 7 y el núm. 8, que llegaron antes que el segundo lote mencionado de tres aparatos, aunque ya estaban asignadas previamente las numerales. Con posterioridad llegan a España el núm. 9 y el núm. 10, comprados directamente a la filial italiana de la Bell, la Augusta Bell. También italianos son el núm. 11 y el núm. 12. El número 11 fue el único que vino en vuelo. Lo trajeron el capitán de corbeta Mas y el teniente de navío Érades. El núm. 14 fue de procedencia norteamericana, se adquirió con fondos excedentes de las obras del portahelicópteros *Dédalo* en los astilleros de Filadelfia y vino a bordo de éste. Por último, llegó el núm. 15, procedente de Guinea. Durante la vida activa de estos helicópteros se llevó a cabo la modernización de los modelos más antiguos transformándolos a la versión 47-G.

El 17 de mayo de 1954, dos meses después de su vuelta a España, se dispuso que los tenientes de navío González Mosquera y Mola Mayayo pasasen destinados a la nueva Escuadrilla de Helicópteros.

El 1 de junio de 1954 llegaron a España los tres primeros helicópteros *Bell 47-G*. Lo hicieron al puerto de Vigo, en vez de llegar al de Bilbao como se había designado en un principio. Tras su desembarco y traslado a la Escuela Naval Militar, quedaron alistados para el vuelo, sin ayuda de nadie, en menos de un mes. Los tres, uno detrás de otro, fueron desembalados, ensamblados y



Los tres primeros helicópteros *Bell 47-G*, en la Escuela Naval.



La foto superior corresponde a la Escuela Naval Militar en el año 1954. Pueden apreciarse en ella los tres primeros helicópteros *Bell 47-G* adquiridos por la Marina para formar el núcleo inicial de la Primera Escuadrilla de helicópteros del posteriormente nombrado Grupo de helicópteros de la Marina de Guerra Española. En el año 1957 se trasladaron del helipuerto provisional de la Escuela Naval Militar al nuevo helipuerto recién construido en la Base Naval de Rota. La foto inferior corresponde a Groenlandia en el verano del año 2003. Pueden apreciarse en ella dos de los cinco últimos aviones de despegue vertical *Harrier AV-8B Plus* adquiridos por la Armada para formar parte de la Novena Escuadrilla de Aeronaves de la actual Flotilla de Aeronaves de la Armada española en su vuelo transoceánico antes de incorporarse al Aeródromo Militar de la Base Naval de Rota.

tación total y la de ejercicios (embragando el rotor en el último momento antes de tomar tierra, con lo que el helicóptero no sufría el impacto con el terreno).

probados por los brigadas mecánicos José Casals Rodríguez y Emilio Zarrabeitia Edilla, con la inestimable ayuda de los otros mecánicos que esperaban en Marín.

El día 19 de junio de 1954 se efectúa el primer vuelo realizado por un piloto de pruebas de la Bell —mister Masman, venido exclusivamente para la ocasión—, después de montarse los helicópteros con una rapidez inusitada, dada la poca experiencia de los mecánicos.

Una vez los helicópteros en vuelo, el capitán de corbeta Brinquis Villanueva establece las primeras normas para la organización de los vuelos, redactando la primera Instrucción de Organización. Los vuelos serían de 45 minutos, dos veces por semana. Los días elegidos fueron los martes y jueves.

Hasta 1956 se prohibieron (como primera medida de seguridad) ciertas maniobras, entre ellas las autorrotaciones totales, seguramente pensando en la poca experiencia de los noveles pilotos (todos ellos lo eran), ya que esta maniobra tuvo siempre una atracción especial para todos los pilotos de helicópteros. Esta medida se repetirá durante largos periodos de tiempo en la Primera Escuadrilla, por ser la maniobra que más quebraderos de cabeza (y más accidentes) ha proporcionado a la Flotilla a lo largo de todos los tiempos. Más adelante, la experiencia diferenció —en los años 60— entre la autorro-

Los primeros pilotos habrían de esperar también hasta febrero de 1956 para realizar las primeras tomas rodadas, variedad muy atractiva que asemejaba la toma de tierra de un avión convencional. Para realizar estas maniobras se utilizaba una pista de tierra existente en La Lanzada. Curiosamente, esta pista era utilizada por aviones ligeros del Ejército del Aire para trasladar al ministro cuando pasaba los veranos en la zona.

El día 1 de julio 1954, el capitán de corbeta Brinquis Villanueva, jefe del Grupo de Helicópteros, con bastante retraso a la fecha de nombramiento, tomó posesión como primer «jefe de flotilla», aunque su mando efectivo se produjo desde el momento en que fue nombrado para el curso o, en el peor de los casos, cuando superó el mismo.

El 29 de julio de 1954, en el Diario Oficial de Marina, núm. 174/54, se establece la primera y reducidísima plantilla del Grupo de Helicópteros, afecto a la Escuela Naval Militar y a las órdenes del comandante-director.

El 17 de noviembre de 1954 se realizó el primer vuelo de navegación de la recién creada unidad aeronaval, con destino a Ferrol, donde se reanudaron las exhibiciones que se habían iniciado durante el verano. Los vuelos, que pretendían mostrar los helicópteros a la mayor cantidad posible de oficiales de la Marina, fueron en principio de demostración, pero luego también con pasajeros para que experimentaran personalmente las sensaciones de esta nueva máquina. Entre los pasajeros se encontraban el capitán general del Departamento, almirante Regalado, y un buen número de jefes y oficiales.

