

TEMAS PROFESIONALES



LA FLOTILLA DE AERONAVES DEL AÑO 2000

Luis MOLLÁ AYUSO



ÍA 17 de febrero de 1954, miércoles. Después de una concienzuda inspección, un helicóptero se eleva por los aires de la pequeña población de Fort Worth, en el Estado norteamericano de Texas. A bordo del aparato el instructor descubre al alumno los secretos del vuelo. El alumno, entre la maraña de explicaciones y la poca docilidad del aparato, olvida pronto la histórica página que está a punto de escribir; su mente está enteramente absorbida por los cuatro instrumentos que le señalan el comportamiento del helicóptero. Conforme el vuelo avanza, el aprendiz comienza a relajarse y a prestar algo de atención a las explicaciones del instructor, su mente empieza a abrirse. Entonces recuerda a sus compañeros, sus cuatro compañeros que en tierra permanecen atentos a sus evoluciones. Mientras intenta con dificultad el vuelo estacionario a escasos metros del suelo, su vista se dirige a los cuatro amigos que, a las puertas del hangar, esperan con ansiedad el regreso de su jefe. La Armada, después de muchos años, de nuevo alzar

el vuelo, porque el jefe es el capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva y sus compañeros los tenientes de navío Francisco Mola Mayayo y Eliseo González Mosquera, y los brigadas mecánicos Emilio Zarrabeytia Edilla y José Casal Planas, y el hecho histórico es el primer vuelo de una unidad de la Armada desde que muchos años antes desapareciera la Aeronáutica Naval.

Los viejos hidroaviones de la Aeronáutica dan paso a un aparato más moderno, un helicóptero *Bell 47-G*, que con esos primeros minutos en el aire ponía los cimientos de lo que es hoy la actual Flotilla de Aeronaves, y que debe su grandeza a gestas como aquella de sus pioneros. Por eso, vaya por delante nuestro cariño y reconocimiento a aquellos cinco hombres que hicieron posible que su sueño de entonces constituya nuestra realidad de hoy.

Al regreso a España de nuestros cinco magníficos, comienza a funcionar en terrenos de la Escuela Naval (quién no recuerda el hangar) la que fue primera escuela de helicópteros nacional y que se inauguró con el nombre de Escuela de Aplicación. Oficialmente los marinos comenzaban a volar, algo que en realidad venían haciendo desde tiempo atrás...

La aviación militar, la naval y la aeronáutica

Corría el año 1911 cuando, al tiempo que otras potencias europeas, se decidí en España el establecimiento de la Aviación Militar. El uso del avión no iba mas allá de labores de reconocimiento en beneficio de las fuerzas en tierra, pero a partir de 1912 los oficiales de la Armada comienzan a integrarse en las promociones que salen de la Escuela de Cuatro Vientos, unos lo hacen con el título de piloto y otros con el de observador. Unos y otros tendrán ocasión de demostrar lo aprendido en las acciones de guerra en Marruecos contra la morisma durante los dos años siguientes.

En el año 1917, y a la vista de las particularidades que presenta la acción naval en su vertiente aérea, Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII tiene a bien rubricar el decreto-ley que da vida a la Aviación Naval, que si bien se considera unida de manera íntima a la Militar, guarda ya para sí su propia idiosincrasia, y, de momento, comienza a funcionar con su propia escuela de pilotos que ubica en Cartagena.

Ya en estos primeros pasos de la Aviación Naval una figura brilla con luz propia. Se trata del capitán de corbeta Pedro María Cardona Prieto, al que se encargó el estudio y desarrollo de tan floreciente arma, que en pocos años alcanzó una dimensión extraordinaria, ya que contaba al final de sus días con casi cien aparatos distribuidos en nueve escuadrillas de *Dornier*, *Savoia*, *Macchi* o *Martinsyde*.

En el año 1920 la necesidad impuso el cambio de denominación a la Aviación Naval, que pasó a denominarse Aeronáutica Naval, ya que efectivamente buena parte del material de vuelo eran dirigibles o globos cautivos. Pero no

fue éste el único cambio, pues mientras se decidía el asentamiento de la Base Aeronaval de Cartagena, se instala en Barcelona, de manera provisional, la primera Escuela de Pilotos. Los terrenos escogidos son los de la Volatería, que en breve pasarán a llamarse Aeródromo del Prat del Llobregat y que tanta historia que contar dieron a la Ciudad Condal.

Fue muy probablemente la actitud hostil de los rifeños la que condujo a preparar un barco capaz de transportar el potencial bélico de la Aeronáutica Naval. Nace de esta manera el primer portaaeronaves. El buque escogido fue el *Neuenfels*, mercante alemán refugiado en uno de los puertos españoles durante la guerra y posteriormente cedido por el gobierno alemán en concepto de reparaciones de guerra. Como quiera que fueran seis los buques que se recibieron por este concepto, y siendo el que nos ocupa el último de ellos, recibió una vez transformado el nombre de *España n.º 6*.

La transformación, de la mano de nuestro capitán de corbeta Cardona y del ingeniero naval Jacinto Vez, corrió a cargo de los talleres Vulcano de Barcelona, que a cambio de unos ocho millones de pesetas acomodaron el buque con habilidad, antes de despacharlo a su nuevo servicio en la base de Cartagena, donde llegó con muchos kilos de más, un extraño aspecto producido por el lastre y un nuevo nombre: *Dédalo*.

El *Dédalo* transportaba al principio escuadrillas de hidroaviones *Savoia 16* y *Macchi 18* y más tarde los supermarinos *Scarab*. El tercio proel era en realidad un parque aerostático que alojaba dos dirigibles de 1.500 m³ y otros dos globos cautivos de 1.200 m³.

Casi al final de sus días, el 7 de marzo de 1934 tuvo lugar en su cubierta un suceso que podría clasificarse de vanguardista. Un extraño aparato vino, tras corta carrera, a posarse en su cubierta. Después de algunas demostraciones y con menor carrerilla incluso, abandonaba la limitada cubierta del *Dédalo*, emprendiendo feliz vuelo para volver a repetir la operación. El aparato desafiaba a todas las leyes conocidas y se dio en llamarlo autogiro. El piloto era un tal De la Cierva.

Prestó servicio aquel primer *Dédalo* hasta el año 1935, perdiéndose definitivamente a poco de concluida nuestra guerra. Al no existir relevo proliferaron los efectivos en tierra, por lo que se potenció mucho la Base Aeronaval de Cartagena, que terminó asentándose en aguas del mar Menor y a la que se dio el nombre de San Javier. En octubre de 1939, con la creación del Ejército del Aire, pasó la Base al servicio del nuevo ejército.

A partir de este momento, y aunque la Aeronáutica Naval no se suprimiera de oficio, empieza un largo periodo de olvido y silencio que termina con el vuelo en tierras americanas que da inicio a este relato. La Armada, cual «Ave Fénix», alzaba de nuevo el vuelo. De esta manera, los cinco hombres y los tres aparatos *Bell 47-G* constituyen la semilla de nuestra Arma Aérea, tal y como hoy la conocemos.

Del Servicio de Helicópteros a la Flotilla de Aeronaves

Podemos situar el origen del Arma Aérea de la Armada en el año 1953, cuando se adquieren las tres primeras unidades del helicóptero *Bell-47-G*. Más tarde, en el 56, se crea el Servicio de Helicópteros con su organización. Para entonces son ya seis las unidades existentes del modelo *Bell 47-G*, que habría de conformar la primera escuadrilla de helicópteros y cuyo símbolo era una representación del propio helicóptero tocado de bonete y con el acertado lema de: «A todos enseñé a volar», en su frente.

La llegada de los primeros helicópteros antisubmarinos dio otro aire a la flotilla. Corría el mes de septiembre de 1957 cuando llegaron a Marín las tres primeras unidades de helicópteros *Sikorsky 55*, a los que alguien bautizó con el nombre de *Pepos* nada más aterrizar. El nuevo modelo abre otros horizontes aeronáuticos, se empiezan a estudiar tácticas antisubmarinas, se comienza a hacer búsquedas en la mar, salvamentos, transportes. La Escuela Naval se queda pequeña y ese mismo año los helicópteros viajan a Rota, donde encuentran nueva ubicación.

Però la hora del progreso ha sonado y la flotilla continúa creciendo. En el año 63 una orden ministerial le concede el nuevo nombre de Flotilla de Helicópteros, no es el definitivo, pero se va acercando. Forman la flotilla dos escuadrillas de helicópteros, los *Bell* de la primera y los *Pepos* de la segunda.

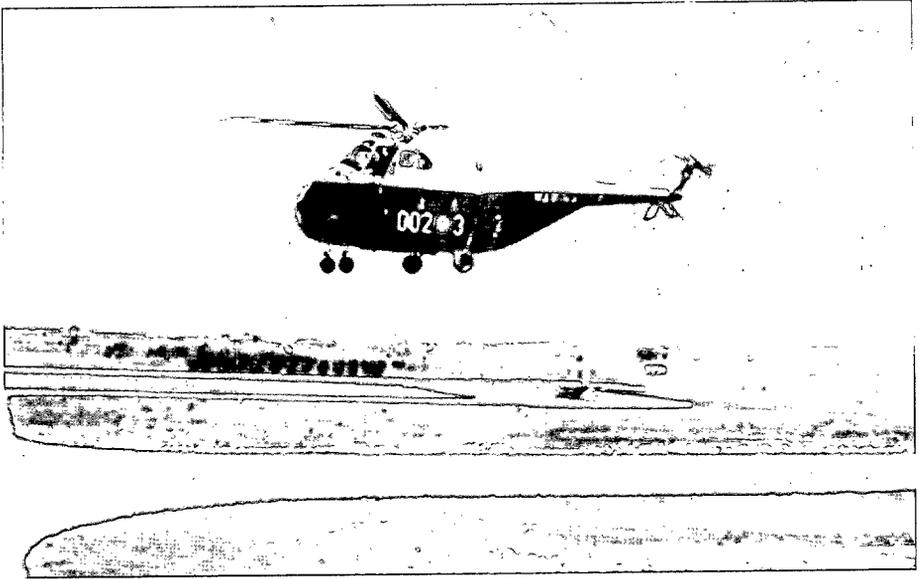
En el año 65 llegan a la Flotilla los primeros helicópteros dotados de turbina, los *Augusta Bell 204*. Son sólo cuatro, y reciben como distintivo el nombre de *gatos*, por eso sus pilotos llevan en su pecho el distintivo de los cuatro gatos. Pasan inmediatamente a formar la 3.ª Escuadrilla.

Sólo trece meses más tarde, en plena revolución técnica, se reciben las primeras seis unidades del nuevo modelo de *Sikorsky*, el SH-3D. La Armada española se siente orgullosa de recibir la primera unidad que sale de fábrica. La llegada de este primer helicóptero, de la que habría de ser 5.ª Escuadrilla, supuso todo un acontecimiento cuando llegó a Rota a bordo del portaaviones *Independence*. Como queda dicho, estos modernos helicópteros antisubmarinos formaron la 5.ª Escuadrilla, ya que la 4.ª había sido formada un año antes

sobre la base de cuatro avionetas *Piper Comanche*, si bien debido a oscuras razones políticas las avionetas no pudieron volar, al menos de manera oficial, hasta bien entrado el año 1977. La 4.ª Escuadrilla en cualquier caso dio un salto cualitativo enorme cuando recibió en diciembre de 1982 el primero de los tres aviones *Cessna Citation* que hoy día conforman la escuadrilla.



Dos aparatos de la 5.ª Escuadrilla en su doble versión.



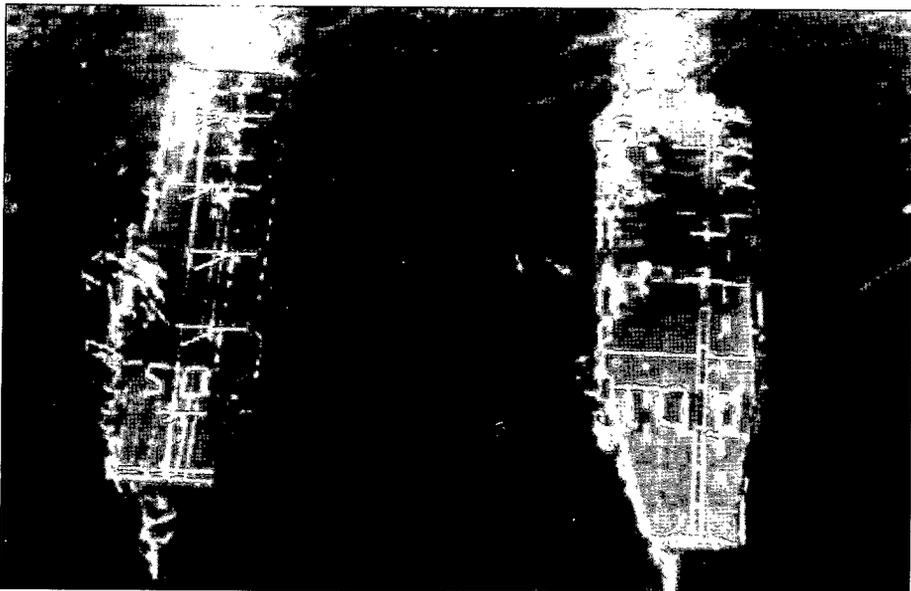
Los *Pepos* supusieron un importantísimo avance táctico y técnico para la flotilla.

El ritmo de expansión es grande, lo que hace necesario un cambio de organización capaz de asimilar la poderosa infraestructura que la flotilla empieza a acumular. En verano de 1967 una orden ministerial eleva el rango del jefe de flotilla, haciéndolo capitán de navío, además será también jefe del helipuerto y de la escuela, entonces CIANHE (Centro de Instrucción y Adiestramiento Naval de Helicópteros) y hoy EDAN (Escuela de Dotaciones Aeronavales).

Casi al mismo tiempo (diciembre del 67) llega el *Dédalo*, el antiguo *USS Cabot* da un nuevo sesgo a la organización aeronaval, pues casi de inmediato los helicópteros comienzan su participación en todo de tipo de maniobras y demostraciones aeronavales.

Pero la evolución resulta ya imparable y los helicópteros continúan llegando, el siguiente en hacerlo es el *Hughes 500*, que venía a rellenar un hueco importante, el del helicóptero embarcado. En principio llegaron cinco unidades que formaron en 1972 la 6.^a Escuadrilla. ¿Quién no los recuerda a popa de los viejos *Fram*?

Formada ya la 6.^a Escuadrilla, la 7.^a no se hace esperar, y a primeros de 1973 se incorporan a la flotilla las cuatro primeras unidades de helicópteros *Bell UH-1G*, más conocidos como *Huey-Cobra*; estos helicópteros presentaban la innovación de que los pilotos en vez de sentarse uno al lado del otro, lo hacían en tándem, es decir, uno detrás de otro pero sin verse, lo que dio lugar a un sinfín de anécdotas. Era un helicóptero de ataque al suelo y fue el pionero de las colaboraciones con nuestra Infantería de Marina.



El *Príncipe de Asturias* despide al *Dédalo*. Las dotaciones forman en cubierta la palabra adiós.

En 1976 tiene lugar uno de los hitos más importantes en nuestra flotilla, estamos hablando de la llegada de las primeras unidades de aviones *Harrier*, concretamente el AV-8S. La llegada de este avión no sólo cambia la filosofía de la flotilla, sino también su nombre, pues pasa a denominarse Flotilla de Aeronaves. Estos primeros aviones se encuadrarían en la 8.^a Escuadrilla. Once años después, en 1987 se crea la 9.^a, compuesta por los 12 aviones AV-8B recién adquiridos en los Estados Unidos.

Un año después, en 1988, llega a nuestro país el primero de los seis helicópteros SH-60B, que formarán la 10.^a Escuadrilla. Ese mismo año se crea el Grupo Alfa de la Flota, que componen las fragatas de la 31.^a y 41.^a Escuadrillas y el portaaviones *Príncipe de Asturias*, que se recibe de Bazán ese mismo año. Fue en el mes de mayo y significó una fecha histórica no sólo para la flotilla y para la Armada, sino para toda España, pues por vez primera la construcción española entregaba a la Armada un portaaviones. Además, y aunque sólo durante poco más de un año, nuestra Armada mantuvo en servicio dos portaaviones, el nuevo y flamante *Príncipe* y el veteranísimo *Dédalo*. Hay que decir que el *Príncipe* resultó un éxito de construcción y está ofreciendo un excelente servicio a la Armada. Precisamente, y en vista de lo acertado de su construcción, la Empresa Nacional Bazán construyó un segundo ejemplar para la Marina tailandesa, a la que también se vendieron los viejos aviones AV-8S que quedaban en servicio.

Los TACOS también son flotilla

Recuerdo que dando yo mis primeros pasos en flotilla existía en la jefatura de órdenes un cartel grande que se encargaba de recordarnos que los oficiales y suboficiales Taco-Navegantes, que constituían parte de las dotaciones de los aviones P-3 que el Ejército del Aire desplegaba entonces en la cercana base de la Parra, en Jerez, y hoy en la algo más alejada de Morón, pertenecían de hecho y de derecho a la Flotilla de Aeronaves.

El cartel tenía su razón de ser, pues algunas veces no resulta difícil olvidarlos, administrativamente hablando, precisamente por no ubicar físicamente en las mismas instalaciones de la Base de Rota. Muy difícil resulta, sin embargo, olvidar lo mucho que los TACOS representan y han representado en la flotilla.

Desde que el Ejército del Aire adquiriera los primeros aviones antisubmarinos se vio la necesidad de dotarlos con personal de la Armada especializado en la lucha contra submarinos. De esta forma, en el año 1964 se creaba la aptitud de Coordinador Táctico Navegante (TACO). Los primeros oficiales se formaron en Nimes-Garon (Francia), y, finalizado el curso, se integraron en la Flotilla de Aeronaves, aunque operativamente desempeñaban su trabajo en el 206 Escuadrón del Ejército del Aire, basado en Jerez de la Frontera. Desde entonces, primero en los *Albatros* y luego en los *Cisnes*, los TACOS han prestado un extraordinario apoyo en la lucha antisubmarina y han contribuido con sus éxitos al engrandecimiento de la Flotilla de Aeronaves.

La Flotilla, presente y futuro

En la actualidad, a 31 de diciembre de 1999, la Flotilla de Aeronaves tiene acumuladas un total de 389.330,7 horas de vuelo, es decir, se espera celebrar las 400.000 hacia el mes de noviembre de este mismo año 2000. Desaparecidas ya la 1.ª, 2.ª, 7.ª y 8.ª Escuadrillas, que contabilizaron cerca de 120.000 horas del total actual, la realidad es hoy la siguiente:

La 3.ª Escuadrilla cuenta con diez aparatos biturbina *Augusta Bell 212* que utilizan genéricamente el distintivo radio de *Gatos* y son utilizados para SAR, transporte y ataque al suelo. Ha contabilizado hasta la fecha señalada un total de 66.932,3 horas de vuelo.

La 4.ª Escuadrilla se compone de tres aviones *Cessna Citation*, cuyo distintivo radio es el de *Orca*, se utilizan para patrulla marítima y obtención de IMINT, vuelos logísticos y de transporte de órganos. Contabiliza 28.189,1 horas.

La 5.ª Escuadrilla, las *morsas*, la componen ocho aparatos SH-3D antisubmarinos y otros tres de alerta previa *Search water*. Los primeros cumplen



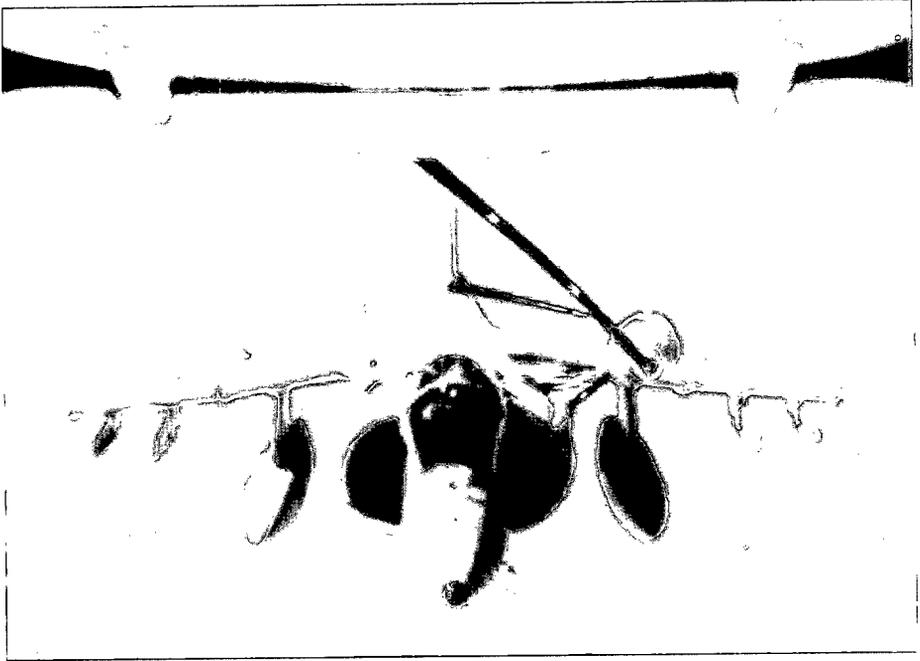
Formación de *Cobras* sobre las marismas del Guadalquivir. Instantes después de tomarse la fotografía, el líder de la formación (núm. 5) colisionaría con el sexto, que los fotografiaba, perdiéndose ambos helicópteros y sus dotaciones.

también misiones de transporte y SAR. Actualmente, con 76.885,2, es la escuadrilla que cuenta con mayor número de horas voladas.

Los diez aparatos con que cuenta la 6.^a Escuadrilla cumplen, fundamentalmente, misiones de adiestramiento de pilotos, si bien colaboran también en acciones antisubmarinas como seguimiento y localización de torpedos. Embarcados se les utiliza también para misiones de transporte entre buques. La escuadrilla acumula 53.707,9 horas de vuelo y responde al distintivo radio de *Argo*.

La 9.^a Escuadrilla de reactores reúne nueve aviones AV-8B y otros ocho AV-8B PLUS. Su papel principal lo cumple embarcada en el *Príncipe de Asturias*, donde constituye la fuerza de ataque y juega un importante papel en la defensa de la Flota. Ha totalizado 29.000,6 horas de vuelo desde su incorporación. Está apoyada por un simulador para adiestramiento de pilotos que utiliza también la Marina británica y la Marina italiana.

Finalmente, la 10.^a Escuadrilla, distintivo *Ansar*, se compone de seis helicópteros SH-60B *Sea Hawk*, que operando a bordo de las fragatas FFG de la Clase *Santa María* constituyen una componente esencial del sistema LAMPS-TACTAS (*Light Aircraft Multi Purpose System-Tactical Towed Array System*). Los seis helicópteros han volado un total de 18.423,9 horas. Como la 9.^a, la 10.^a está también apoyada por un simulador de vuelo que contrata periódicamente la Marina griega.



AV-8B, puente entre los AV-8S de la 8.ª Escuadrilla y los AV-8B Plus de la 9.ª.

El componente humano de la flotilla consiste en algo más de 900 hombres y mujeres. De los que 80 son pilotos en ejercicio, distribuidos en seis escuadrillas. Además de las 57 aeronaves descritas, el componente material de la flotilla se completa con el resto de instalaciones como puede ser el edificio de mando, hangares, oficinas, cuarteles y el resto de instalaciones de apoyo en tierra, como son bomberos, equipos de rescate, combustible y talleres de apoyo, además de los servicios inherentes a Seguridad de Vuelo y Medicina Aeronáutica, con sus talleres e instalaciones de supervivencia y laboratorio de visión nocturna.

El mantenimiento se lleva a cabo en cuatro escalones diferentes. El primero lo acomete el personal de cada escuadrilla en sus propios hangares. El segundo escalón, con entidad propia, da apoyo a las escuadrillas en áreas como turbinas, fuselajes, aviónica, armas o aprovisionamiento. El tercer y el cuarto escalón de mantenimiento lo constituyen empresas públicas y privadas, nacionales o extranjeras, con las que existen unos contratos que garantizan el mantenimiento de equipos que por alguna razón no se puede acometer en primer o segundo escalón.

Completan las instalaciones de flotilla los simuladores de vuelo de reactores y del SH-60B, además de la Escuela de Dotaciones Aeronavales (EDAN), que

imparte clases a pilotos, controladores tácticos embarcados, dotaciones de vuelo y personal de mantenimiento.

En cuanto al futuro de la Flotilla de Aeronaves, éste se sustenta sobre una serie de programas, entre los que cabe destacar:

Modernización AB-212

La modernización de la 3.^a Escuadrilla busca el objetivo principal de adaptar sus helicópteros a la realidad de sus misiones actuales. En conjunto el programa introduce profundas mejoras en los sistemas de comunicaciones, navegación y armas. El sistema de estabilización automático es nuevo y permitirá al helicóptero retomar los vuelos nocturnos. Introduce también iluminación de instrumentos compatible con las gafas de visión nocturna, blindaje y autoprotección electrónica. Finalmente, ofrece también la posibilidad de relleno de combustible a presión, ya que el sistema actual (por gravedad) es muy lento, obliga a parar motores y no es aceptado en algunos buques de la OTAN.

Modernización SH-3D (versión unidades ASW)

El programa trata de mejorar el helicóptero en cinco áreas diferentes como son: Plataforma, Capacidad ASW/ASUW, Comunicaciones, Capacidad de Helitransporte y Combat SAR y Autoprotección.

En cuanto a plataforma, el programa mejora notablemente el navegador existente con el NAT-5 (PLUS), adapta el panel de mandos a los sistemas de visión nocturna, moderniza el sistema de estabilización e incorpora un sistema HEELS (*Helicopter Egress Emergency Lighting System*); estas dos últimas aportaciones suponen una mejora muy notable a la seguridad, fundamentalmente en vuelos nocturnos.

La capacidad ASW/ASUW mejora también notablemente con la restitución de la población de sonares, el nuevo procesador acústico, la modernización del radar de navegación y el FLIR.

En cuanto a las comunicaciones son de destacar la incorporación del equipo cripto VINSON KY-58 y del HAVE QUICK II, un equipo de comunicaciones que trabaja en saltos de frecuencia aleatorios según una secuencia prefijada y que ofrece una altísima capacidad ECCM a las comunicaciones.

Las mejoras para la versión de helitransporte y Combat SAR consisten en el rediseño del interior para dar capacidad 10/15 soldados con su equipo, separador de partículas que le permita la toma en cualquier tipo de terreno, gancho baricéntrico, blindaje y ametralladora, además de un localizador para rescate de pilotos.

En cuanto a la autoprotección, la modernización incorpora un equipo de ESM/RWR y de CHAFF/FLARE .

Modernización SH-3D (versión unidades «Alerta Previa»)

El programa contempla la sustitución del radar actual SEARCH WATER, de la casa Thorn Emi por el Mk-2000 de Racal Radar Systems, heredera de Thorn Emi. Este cambio mejora en gran medida las prestaciones actuales en áreas diversas como:

- Detección sobre tierra y dentro del anillo «clutter».
- Capacidad AEW y comunicaciones en la última fase de interceptación.
- Distancia de detección en relación con la amenaza actual.
- Sistema de mando y control.
- Falta de ayudas gráficas al control.
- Falta de LINK con buques y CAP que dificulta la coordinación AEW.
- Equipos ESM y de comunicaciones con salto de frecuencia.

Adquisición de nuevas unidades de SH-60B

La base de este programa consiste en la adquisición de seis nuevas unidades (Bloque I) de este modelo de helicóptero, así como convertir también a Bloque I a los seis existentes en la actualidad. El Bloque I mejora la turbina del aparato y el programa operativo del sistema LAMPS. Incorpora además el GPS integrado, FLIR, RWR y lanzachaff. También está previsto que incorporen el procesador de sonoboyas, que está en proceso de fabricación por parte de la empresa española SAES. Se pretende que el nuevo helicóptero incorpore ayudas a la navegación como el VOR y el ILS.

Por otra parte, el acuerdo próximo a suscribirse con la Armada noruega para la construcción en nuestro país de algunas unidades de FFG como las construidas por Bazán para la Armada española, contempla la adquisición por nuestra Armada para dotación de los SH-60B de un número indeterminado de misiles *Penguin* MK-2, un misil aire/superficie del tipo *fire and forget*, que se dirige al blanco desde unos 30 km de distancia utilizando su propio navegador inercial y su radar altímetro.

Remanufacturaación de los AV-8B para su conversión en AV-8B (Plus) y aviones dobles.

El programa de remanufacturaación tiene como objetivo un doble compromiso. Por una parte se trata de convertir en aviones *Plus* siete de los *Bravos* y, por otra, convertir en «dobles» (TAV-8B) los dos *Bravos* restantes. Aunque la conversión en «dobles» supone un paso atrás desde el punto de vista operativo, pues los «dobles» tienen bastante limitada su capacidad operativa con

respecto a los *Bravos*, este programa supone un avance muy importante y necesario en el campo del adiestramiento. Por otra parte, huelga señalar el enorme avance que en el campo operativo supondrá la reconversión de los *Bravos* restantes en aviones *Plus*.

El programa incluye otro subprograma, asociado al de la remanufactura-ción, para adaptación del simulador AV-8B actual al AV-8B PLUS.

Además está prevista la incorporación de la 9.^a Escuadrilla al programa AMRAAM (*Advanced Medium Range Air to Air Missile*), mediante la adquisición de un número indeterminado de unidades del misil.

La acometida de estos programas deberán conducir a la flotilla a los objetivos de fuerza fijados para el año 2002, y que son:

- 17 AV-8B (PLUS) + 2 TAV-8B.
- 12 SH-60B (LAMPS) (Bloque I).
- Tres SH-3D (AEW).
- Ocho SH-3D (A/S).
- 10 AB-212.
- 10 *Hughes-500*.
- Tres *Cessnas*.

Además, la flotilla debe resultar una parte fundamental del objetivo de fuerza del Grupo ALFA de la Flota, embarcando en el *Príncipe de Asturias* una UNAEMB de 10/12 aviones AV-8B (PLUS), que puedan asegurar una CAP de cuatro (4) aviones, reservando otros seis (6) para *Strike*.

In memoriam

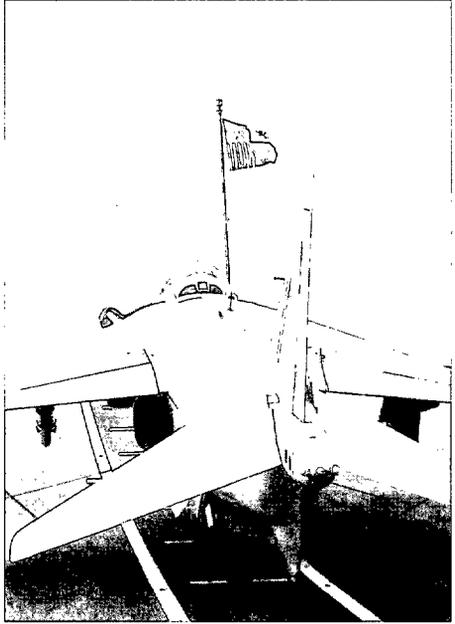
Corría, creo, el año de 1970. Entonces yo no era más que un chaval. Por aquella época, ya funcionaba la captación y algunas veces se nos invitaba a los jóvenes estudiantes a participar a modo de espectadores en algunas maniobras navales.

Los ejercicios se desarrollaban en aquella ocasión por algún lugar del mar de Alborán, en alguna fecha próxima a la Semana Santa. De pronto, una mañana, todos los barcos detuvieron su andar, estábamos cerca de una costa preciosa en la que se distinguían algunos pueblos bellísimos, quizá fueran Nerja, o Salobreña, o tal vez Almuñécar. El entonces comandante general de la Flota, vicealmirante Romero Manso que arbolaba su insignia en el *Canarias*, pronunció unas breves palabras, luego un responso y tal vez una corona de flores. Por el aire se movían algunos helicópteros y un avión antisubmarino. Luego supe que un año antes, en brevísimo intervalo, dos aviones como el que nos sobrevolaba habían desaparecido por aquellas aguas perdiéndose con ellos buena parte de sus dotaciones («los tacos también son flotilla»).

Aquel homenaje sobrecogió mi juvenil corazón; aquellos hombres no habían desaparecido sin dejar rastro, muy al contrario, su rastro enorme de sacrificio, su gesto inmenso de generosidad, había prendido en cientos de hombres que recogiendo su testigo continuaban el servicio a España y ahora interrumpían sus maniobras para recordarles.

Quizá los tiempos que corren sean diferentes, tal vez se viva más rápido y ya no quede tiempo para esos homenajes, por eso desde aquí quisiera que estas últimas letras constituyan esa corona de flores homenaje a tantos compañeros que cayeron haciendo lo que sabían y lo que debían. Para ellos el sencillo homenaje de estas letras. Para ellos y para la gente que los esperaba, para sus viudas, padres, huérfanos, para sus familias y sus amigos.

¡Descansad en paz, compañeros!



Ski Jump. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

