

LA AERONÁUTICA MILITAR

EN LA GUERRA DE ÁFRICA (1909-1927)

En anteriores comunicaciones sobre la Guerra de África, hemos tenido la oportunidad de conocer, a través de voces muy documentadas, la participación de nuestros Ejército de Tierra y Armada en la ocupación y pacificación del Marruecos Español.

Faltaba en este relato un tercer protagonista, la Aeronáutica, en sus dos versiones: la Aerostación Militar y la Aviación Militar, pues ambas participaron activamente en la Guerra de África.

Quiero indicar, que al hablar de Aviación Militar no me estaré refiriendo al Ejército del Aire creado en 1939. Estaré hablando de un conjunto de Jefes, Oficiales, Suboficiales y Tropa en su casi totalidad del Ejército de Tierra que, junto a otros miembros de la Armada y Guardia Civil, crearon el Servicio y combatieron en Marruecos, desde el aire, con el mismo valor y heroísmo que sus compañeros en tierra y en la mar.

En la comunicación haré unos breves comentarios sobre los orígenes y evolución de ambos Servicios, que creo ayudarán a comprender mejor sus características.

Es difícil contar, de manera muy resumida lo sucedido en el periodo 1909-1927 en los cielos de África. Voy a intentarlo citando, por orden cronológico, algunas fechas, acciones destacadas y varios de los modelos de avión más empleados omitiendo, en la medida de lo posible, planos con referencias geográficas y situaciones de carácter general, que han sido tratadas en anteriores comunicaciones.

Intentaré, también, relatar algunas de las actuaciones que aerosteros y aviadores realizaron en la Guerra de Marruecos pero, sobre todo, quisiera personalizar la exposición recuperando y destacando a varios de los protagonistas que, con patriotismo, sacrificio, sentido del deber y de la camaradería y vocación aeronáutica, fueron un ejemplo para las generaciones posteriores aunque en muchos casos no se haya reconocido su labor o, simplemente, hayan sido olvidados.

AEROSTACIÓN MILITAR EN LA GUERRA DE ÁFRICA

LOS COMIENZOS. CREACIÓN SERVICIO DE AEROSTACIÓN

Fue en 1884 cuando se creó una Unidad de Aerostación, dentro del Arma de Ingenieros. Subrayo esta dependencia, para destacar la importancia que tuvo el Arma en el nacimiento y desarrollo, tanto de la Aerostación como de la Aviación, especialmente a partir del año 1896 en que se creó el Servicio de Aerostación y se designó al Cte. del Arma de Ingenieros D. PEDRO VIVES VICH como Jefe del Servicio.

Creo que merece la pena detenerse unos instantes en la biografía del que fue el gran creador de la Aeronáutica Militar española. Vives era un catalán de Igualada donde nació en 1858; fue el primer Jefe y gran impulsor, tanto de la aerostación militar como de la aviación, a las que dirigió durante cerca de 20 años.

Viajó incansablemente por toda Europa en busca de conocimientos y equipos, desarrollando la organización, mando, doctrinas y reglamentos y sabiéndose rodear de un grupo de excelentes Oficiales del Arma que dieron, por su capacidad, dedicación y valor personal muchas horas de éxito y gloria a las nacientes aerostación y aviación española.

1909-1925. PRESENCIA EN MARRUECOS

Llegamos así al año 1909. El 24 de julio, el Ministerio de la Guerra manda la siguiente Orden al Parque de Aerostación de Guadalajara:

“Disponga lo necesario para que una Sección de la Unidad de Globos pueda ser trasladada a Melilla para tomar parte en las operaciones que se proyectan”

La Sección, con los mandos y medios que se indican:

1 Capitán Jefe de Expedición	1 Globo cometa
5 Oficiales de Aerostación	1 Globo esférico
1 Médico	12 Carros de Gas
1 Veterinario	2 Furgones
5 Sargentos	2 Carros herramientas
16 Cabos	1 Carro cuba
84 Soldados	3 Proyectoros
2 Trompetas	120 Mulas y caballos

salió el día 27, de Guadalajara, y el 2 de agosto, ya estaba en condiciones de intervenir desde NADOR. Asusta un poco el volumen del convoy y asombra la rapidez y eficiencia de su despliegue.

La expedición no fue bien acogida por parte de la guarnición de la Plaza, que veía en la Sección una costosa e innecesaria Unidad; sin embargo, pronto fueron cambiando de actitud. A partir del día 3 de agosto y hasta el 26 de septiembre, se realizaron continuas ascensiones a

una altura que oscilaba entre los 700 y 1.000 m en la zona comprendida entre el Hipódromo, Cabo Moreno, la Bocana de Mar Chica y la Restinga.

La labor realizada –especialmente por el Capt. Herrera y el Tte. Ortiz Echagüe, ambos excelentes dibujantes y fotógrafos- fue muy intensa pues se fotografiaron y dibujaron planos del territorio señalando, además, la localización de poblados y aguadas. Por eso se llamó a los globos “los ojos del Gral. Marina”

Después de unos días de inactividad por las malas condiciones meteorológicas, los dos globos acompañaron a la columna del Gral. Aguilera desempeñando sus principales funciones: la corrección del tiro de artillería y el reconocimiento del terreno.

Con los dibujos y croquis realizados, el Ejército podía realizar sus desplazamientos con mayor seguridad y con notable ahorro de vidas humanas y materiales a la hora de avanzar por un terreno que era desconocido al comienzo de la campaña.

Desde el punto de vista del Ejército, los globos ayudaron a mantener la moral de la tropa; al principio, los soldados miraban con recelo a los aerosteros y a sus tripulaciones pero, a medida que avanzaba la Campaña, la presencia de los globos sobre sus cabezas quedó asociada a un menor número de emboscadas, al mayor acierto en los disparos de la artillería y a la fácil localización de las aguadas, lo que les hizo cambiar de opinión.

Finalizó la Campaña, y el 20 de diciembre salió la Sección para la Península, siendo recibida triunfalmente por el pueblo de Madrid.

De sus otras participaciones en Marruecos, destacaré la de Melilla en 1921 y Alhucemas en 1925.

En septiembre de 1921, tras el desastre de ANNUAL, la aerostación volvió a Melilla. Allí tuvo una poco conocida pero destacada actuación, corrigiendo el tiro de artillería. Fue valiosa la información que dio y que permitió destruir la artillería rebelde que desde el GURUGÚ disparaba sobre el cinturón defensivo de la ciudad, así como el apoyo a las operaciones que terminaron con la reconquista de NADOR, ZELUÁN y MONTE ARRUÍT.

La aerostación iba siendo relegada por la pujante aviación pero conservaba sus virtudes que son nuevamente empleadas durante el desembarco de ALHUCEMAS. Allí, el Cte. de Artillería y del Servicio de Aerostación, BENITO MOLAS, estuvo durante dieciocho horas subido en un globo cuyo cable de amarre se situaba en un buque de la flota, corrigiendo el tiro de los buques e informando de la presencia de grupos enemigos y del avance de las fuerzas propias que desembarcaban en la playa.

Estas actuaciones en ALHUCEMAS fueron las últimas de la Aerostación Militar en la Campaña de Marruecos.

LA AVIACIÓN MILITAR EN LA GUERRA DE ÁFRICA

1903-1913. Nacimiento y creación del Servicio

Abandonamos los globos a su suerte y, al igual que hicieron varios pilotos aerosteros, vamos a pasarnos al mundo de la aviación, nacida en Estados Unidos en 1903.

Sin embargo, donde más entusiasmo despertó este vuelo fue en Europa y, muy especialmente en Francia, que se convirtió enseguida en el centro mundial de la aviación. Esto motivó varios viajes del Cor. VIVES y del Capt. KINDELÁN para conocer los últimos avances en globos y aviones. En Octubre de 1910, KINDELÁN es destacado en comisión para comprar tres aeroplanos. Los aviones adquiridos, los primeros con que se dotó a la Aviación Militar Española, fueron dos HENRY FARMAN HF-III y un MAURICE FARMAN, que se rechazó al llegar.

Ya en España, el destino de los aviones sería la Unidad de Experimentación de Aeroplanos que se instaló en Cuatro Vientos en el que, desde su reciente creación el 10 de febrero de 1911, fue el primero y más antiguo Aeródromo español.

Con los dos aviones y pilotos franceses que vinieron con ellos se formó la Escuela de Pilotos, bajo la Dirección del Cor. VIVES. El primer curso, que comenzó inmediatamente, estaba formada por cinco Oficiales del Arma de Ingenieros procedentes del mundo de la

Aerostación, cuyos nombres y trayectorias personales merece la pena que sean conocidos:

Capt. ALFREDO KINDELAN DUANY. Piloto militar nº 1, Primer Jefe del Servicio de Aeronáutica y de la Escuadrilla Expedicionaria a Marruecos. Jefe de la Aviación Nacional en la Guerra Civil. Sobresaliente creador y escritor de Doctrina y Estrategia Aéreas y miembro de la Real Academia de la Historia.

Capt. EMILIO HERRERA LINARES. Extraordinario hombre de ciencia. Miembro de la Academia de Ciencias y de numerosas Instituciones Internacionales en las que representó a España con gran brillantez. Exilado en París, llegó en 1960 a ser Presidente del Gobierno de la República en el exilio.

Tte. EDUARDO BARRÓN RAMOS DE SOTOMAYOR. Excelente técnico y destacado diseñador, constructor y fabricante de aviones con importantes proyectos aeronáuticos.

Tte. JOSÉ ORTIZ ECHAGÜE. De reconocida autoridad y prestigio en el campo de la fotografía aérea. Fue Presidente de Construcciones Aeronáuticas (CASA) y de SEAT.

Capt. ENRIQUE ARRILLAGA LÓPEZ. En diciembre de ese año el avión que volaba capotó en el suelo saliendo despedido (entonces no existían atalajes que aseguraran al piloto en su asiento) y quedando inválido permanente.

El 27 de junio de 1912, tuvo lugar el primer accidente mortal de la aviación española. El avión del Capt. de Infantería D. Celestino Bayo, cayó a tierra verticalmente falleciendo dos días después.

Este accidente conmocionó a la sociedad y dio lugar a la creación, por suscripción popular, del monumento que ahora puede contemplarse en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica y en la explanada de acceso al Cuartel General del Ejército del Aire. Igualmente, dio paso a una Ley cuyo primer artículo señalaba que: “el Servicio Militar de aeroplano, incluyendo el periodo de instrucción, se considerará como de campaña...”. Importante norma a efectos de recompensas y pensiones.

El 28 de febrero de 1913 se creó el Servicio de Aeronáutica Militar, al mando del Cor. Vives, que incluía al ya existente Servicio de Aerostación, con sede en Guadalajara, y el Servicio de Aviación, al mando del Capt. Kindelán con sede en Cuatro Vientos. Acababa de nacer oficialmente la Aviación Militar, cuyo Centenario hemos celebrado recientemente.

Con la ocupación de XAUEN, las tensiones con EL RAISUNI van en aumento y se hace evidente la necesidad de enviar nuevas fuerzas. Consciente el Gobierno de todo ello, adoptó tres importantes decisiones: dotar al Servicio de Aeronáutica Militar de un crédito extraordinario para la compra de material y enviar, en Comisión de Servicio, al Cor. Vives a Tetuán y al Capt. Barrón a Austria.

El Cor. Vives marchó a Tetuán a finales de agosto en busca del terreno adecuado para instalar un aeródromo y, tras un detenido reconocimiento de la zona, encontró la única llanura despejada cuyas dimensiones reunían las condiciones mínimas. Era un terreno situado en la margen izquierda del río Martín, a tan sólo 2,5 Km. de Tetuán y que se convertiría en el Aeródromo de SANIA RAMEL, el primero de los construidos en Marruecos.

El Capt. Barrón, marchó a Viena para adquirir cinco aviones LOHNER-PFEILFLIEGER, el más moderno del momento, así como para estudiar y obtener datos de visores y aparatos alemanes para arrojar proyectiles desde aeroplano, de los que se llegaron a adquirir 140 de la marca alemana CARBONIT.

1913-1918. Primer Periodo en Marruecos

El 18 de octubre de 1913, se recibiría en el Aeródromo de Cuatro Vientos, la siguiente comunicación del Ministerio de la Guerra:

“Con objeto de marchar a África, si lo pide el General Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva; avise cuando esté preparada la Operación”

Dos días después, Kindelán contesta que la Unidad está preparada y en condiciones de ser empleada. Había nacido la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a África, también llamada Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo, clara muestra de cuál iba a ser su función.

La composición de la Unidad era la siguiente:

1 Capitán Jefe de Expedición	3 M. Farman MF-7
9 Pilotos	4 Nieuport IV G
6 Observadores	4 Lohner Pfeilflieger
1 Maestro de Taller	1 Camión Taller
1 Fotógrafo	1 Camión Almacén
1 Sargento	4 Camiones
55 Tropa	1 Automóvil
	1 Remolque

Mandaba la Unidad el Capt. Kindelán y los pilotos que la formaban eran: Tte. Ing. D. Antonio Espín, Capt. Ing. D. Eduardo Barrón, Capt. E.M. D. Alfonso Bayo, Tte. Int. D.

Carlos Alonso, Tte. de Inft. D. Luis Moreno, Tte. Inft. D. Julio Ríos, Tte. Inft. D. Alfonso de Orleans y Borbón, Tte. de Sanidad D. Carlos Cortijo y Tte. Ing. D. Jenaro Olivie.

Se formó un convoy que salió para Algeciras el 22 de octubre y que fue despedido por los Reyes y una gran multitud de madrileños. Desembarcó en Ceuta el día 25 y tras un frío recibimiento por el Estado Mayor, marchó a Tetuán donde llegó el día 28 de octubre.

A los 11 aviones iniciales se unieron, poco después, los 3 MORANE SAUNIER donados por el Conde Artal, un rico catalán que emigró a la Argentina.

Se realizaron las primeras acciones y todo resultaba nuevo, sin precedentes. El 2 de noviembre, el Tte. Alonso, en un NIEUPORT efectuó el primer vuelo de prueba sobre Marruecos y a continuación comenzaron los servicios de reconocimiento y fotografía aérea de la Campaña.

Una de las notas más destacadas tuvo lugar el 5 de noviembre, cuando se llevó a cabo el primer bombardeo desde el aire. Las bombas empleadas, de 10 kg. fueron las traídas de Alemania, con unos sistemas de lanzamiento sumamente sencillos. La bomba iba atada al avión con una cuerda, colgando por la parte exterior del fuselaje. Al sobrevolar el objetivo, el observador calculaba la distancia y cortaba la cuerda.

El Capt. BARRÓN hizo prácticas con el visor alemán, un tubo a través del cual se localizaba el objetivo. Finalmente, el 17 de diciembre los Capts. Barrón y

Cifuentes, realizaron el primer bombardeo aéreo en el mundo con bombas y visores específicamente diseñados para ello.

Hay muchas otras cosas reseñables en esta primera época de la aviación en África. Cronológicamente y por su significado hay que destacar la concesión de las primeras Cruces Laureadas de S. Fernando, al Tte. Inft. D. Julio Ríos Angüeso y al Capt. Ing. D. Antonio Barreiro Álvarez, por su actuación heroica el 19 de noviembre de 1913. Ese día, en un avión FARMAN ambos salieron en una misión de reconocimiento sobre el MONTE CÓNICO; la mala visibilidad les obligó a volar muy bajo, recibiendo las descargas de fusilería de los moros que alcanzaron a Ríos en el estómago y en la pierna y a Barreiro en el estómago, pese a lo cual terminaron su misión regresando al campamento y realizando un aterrizaje de emergencia salvando el avión. Subrayo este párrafo, porque la salvación del avión o su destrucción para que no cayera en manos del enemigo, fue una preocupación constante de los pilotos durante toda la campaña.

El rápido éxito alcanzado por la aviación aconsejó que cada una de las tres Comandancias Generales -Tetuán, Larache y Melilla- dispusiera de una Escuadrilla de aviones en apoyo de sus actuaciones. Los Aeródromos que se crearon y que en diferentes momentos de la contienda estuvieron en actividad fueron los siguientes:

TETUÁN. Aeródromo de SANIA RAMEL. Creado en octubre de 1913, fue el primero de todos y el que acogió a la 1ª Escuadrilla Expedicionaria. Tras sucesivas ampliaciones y mejoras, se convirtió en el Aeródromo permanente de la ciudad.

LARACHE. Aeródromo de ARCILA. Creado el 31 de noviembre de 1913, fue el primero de su zona y se mantuvo, con diferentes alternativas hasta enero de 1920.

LARACHE. Aeródromo de AUMARA. Creado en marzo de 1914, mejor situado y con mejores condiciones que el de Arcila, al que fue sustituyendo. Se convirtió en el aeródromo de la ciudad.

MELILLA. Aeródromo de ZELUÁN. Creado en mayo de 1914, fue el aeródromo de la ciudad hasta su pérdida en agosto de 1921.

MELILLA-NADOR. Aeródromo de TAUIMA. Creado en septiembre de 1921 para sustituir al de Zeluán; se convirtió en el aeródromo de la ciudad.

MELILLA. Base de hidros EL ATALAYÓN. Se fundó en 1921, como base de los hidros; se mantuvo hasta mucho después de finalizada la guerra.

DAR-DRIUS-BATEL-DAR QUEBDANI-HERRAIZ.
Creados entre 1922 y 1926 como aeródromos de campaña en apoyo a las operaciones; se mantuvieron hasta el final de la guerra.

1914-1918. Primera Guerra Mundial

El año 1914 comienza con el cruce por vez primera del Estrecho de Gibraltar, de gran valor psicológico en un vuelo de solo 2 horas y 30 minutos por los Capt. Herrera y Ortiz Echagüe en un NIEUPOINT, yendo desde Tetuán a Sevilla. Poco después, se inauguró en Melilla el Aeródromo de ZELUAN.

Pero lo más reseñable del periodo es, sin duda, el comienzo en agosto de 1914, de la Primera Guerra Mundial que trajo consigo la ralentización de la acción española en Marruecos. La aviación, disminuyó su actividad aunque se siguieron realizando misiones de reconocimiento y bombardeo, especialmente la Comandancia de LARACHE, en apoyo a las operaciones del Gral. Fernández Silvestre contra EL RAISUNI.

Pese a ello, el material iba agotándose y ya no podían comprarse aviones y repuestos en los mercados europeos habituales; la guerra obligó a las naciones participantes a empeñar todo su poder industrial en el esfuerzo bélico, cerrándose esas fuentes de suministro, y se tuvo que buscar en EE.UU y Canadá nuevos proveedores. Fruto de ello fue la compra de 12 aviones CURTISS JN-2 de los cuales, 6, fueron los primeros hidrofotadores de la aviación.

Se decidió, por fin, aprovechar la oportunidad e intentar crear una industria aeronáutica propia, idea que alcanzó un éxito muy limitado. Hay que destacar la actuación del Capt. Barrón que diseñó y fabricó varios interesantes modelos; el más conocido de ellos, el FLECHA, fue un buen avión que junto a los biplanos MIXTO, fabricados por el Ingeniero Souza Peco, sustituyeron a los agotados aviones de la primera época.

Hay que destacar también, entre otros varios diseñadores e inventores, a D. Juan de la Cierva, nuestro universal inventor del autogiro.

El otro gran logro fue el del motor Hispano-Suiza, inicialmente diseñado y fabricado en Barcelona y después también en Alcalá de Henares. Fue tan grande su éxito que motorizó a los aviones de caza aliados cediendo la licencia a varios países, principalmente a Francia, llegándose a fabricar en total cerca de 50.000 motores.

Finalmente hay que señalar que el Cor. Vives y el Capt. Kindelán, en distintos momentos del año 1915 y por diferentes motivos, abandonaron la Aeronáutica Militar lo que constituyó un duro golpe para el Servicio dados sus conocimientos y prestigio, aunque éste último volvería años después.

SEGUNDA ETAPA. AÑOS 1919 – 1927

Comienza para la aviación militar y para su actuación en la Guerra de Marruecos una nueva etapa que comprende desde 1919 hasta el final de la guerra y que, para mayor facilidad de exposición, he dividido en tres fases:

- La primera, llega hasta el final de 1921 e incluye el desastre de ANNUAL, la pérdida del Aeródromo de ZELUAN y el comienzo de la “Campaña del Desquite”
- La segunda fase, comprende el periodo 1922-1925 que incluye el desembarco de ALHUCEMAS; son años de una intensa actividad aeronáutica en apoyo de las operaciones de reconquista y de socorro a los puestos y destacamentos aislados. Son también años en los que se producen más derribos de aviones y bajas de pilotos y observadores.
- La tercera fase, abarca los años 1926 y 1927, con los duros combates para ocupar el resto del territorio, hasta el 10 de julio en que acaba la guerra.

Voy a relatar de algunas de las acciones más relevantes de estos años, deteniéndome especialmente en 1921 – pérdida de ZELUÁN- y en 1925 –desembarco de ALHUCEMAS-.

AÑOS 1919-1920. NUEVO IMPULSO

La situación de la Aviación Militar española a principios de 1919, dejaba mucho que desear. Había pocos aviones y muy anticuados, salvo los de procedencia nacional y la organización, medios aéreos, infraestructuras y preparación del personal no respondía a los requisitos y expectativas de la nueva aviación, técnicamente mucho más avanzada, que había surgido de la Guerra Mundial. Se hacía necesario actuar inmediatamente y comenzaron a tomarse decisiones que transformarían profundamente el Servicio y cuyos efectos se notaron especialmente en Marruecos.

La primera de ellas, creando en el Ministerio de la Guerra, la Sección y Dirección de Aeronáutica al mismo nivel que el de las Armas Generales y nombrando como Jefe al Gral. FRANCISCO ECHAGÜE SANTOYO, quien no era aviador pero tenía fama de competente y había estado de agregado militar en París en los años de la Gran Guerra lo que le permitió conocer a fondo la evolución de la aviación y su creciente importancia en la guerra. Sus más de cuatro años al frente de la aeronáutica fueron muy positivos.

Para renovar el material se anunció en 1918, un concurso entre constructores españoles para seleccionar los modelos de avión de caza, reconocimiento y bombardeo que debían equipar al Servicio. Pero el concurso se declaró desierto.

Fueron llegando propuestas de Gobiernos y constructores extranjeros ofreciendo una variada oferta de aviones sobrantes de excelente calidad, bajo precio y disposición inmediata; se optó por aceptarlas, lo que supuso un duro golpe a la naciente industria aeronáutica española; algunos de los modelos adquiridos los iremos conociendo a lo largo de esta conferencia.

Un esfuerzo muy notable se realizó con el personal; más aviones y más modernos, exigían más personas y mejor preparadas. Se creó la Escala de Complemento de Aviación para pilotos civiles y se organizaron cursos para pilotos de Tropa. En 1920, se convocó para Oficiales el conocido como “Curso de los 100 pilotos”; entre los alumnos estaba nuestro paisano Rafael Martínez Esteve. Este curso constituyó la base de una nueva generación de aviadores llamados a sustituir a los pioneros y que comenzaron a llegar a las Escuadrillas de África a principios de 1922. Se aumentó igualmente el número y preparación de observadores, ametralladores, bombarderos y mecánicos.

Finalmente, el material adquirido se fue incorporando a Marruecos y en 1920 se constituyó el **Grupo de Escuadrillas de África**, con 3 FARMAN F-50, 8 BREGUET XIV y 16 DEHAVILAND DH-4 que se repartieron entre Tetuán, Larache y Melilla; esta última tuvo 6 DH-4 al mando del Capt. PÍO FERNÁNDEZ MULERO.

AÑO 1921. ZELUAN

Llegamos al año 1921; en la Zona Occidental, las Escuadrillas de Tetuán y Larache cooperaron activamente al movimiento de las columnas contra EL RAISUNI y en la ocupación de XAUEN. En la Zona Oriental, la Escuadrilla de Melilla con base en Zeluán, estuvo apoyando hasta final de mayo el avance del Gral. FERNÁNDEZ SILVESTRE que llegó hasta el río Amekrán y Abarrán.

A partir del 1 de junio en que se pierde Abarrán, todo se precipita; el 22 de julio se pierde Annual que fue comunicada por el Gral. ECHAGÜE a todas las Unidades mediante el siguiente dramático mensaje:

“Tengo que darles una mala noticia: en África se ha perdido ANNUAL; no se conoce la situación de las fuerzas del Gral. Silvestre. Deben prepararse para emprender el viaje a Melilla todos los aviones disponibles”.

El día 23 se produce la heroica gesta del Rgto. Alcántara; los 5 aviones DH-4 en servicio, realizan estos días más de 40 salidas en apoyo de las Fuerzas en retirada, especialmente entre BEN TIEB y DAR DRIUS.

Por la tarde, el Capt. Fernandez Mulero, Jefe de la Escuadrilla acudió al despacho diario con el Jefe de E.M de la Comandancia, de quien dependía, para darle novedades y recibir instrucciones para el día siguiente.

En la madrugada del 23 al 24 el frente se derrumbó y Melilla quedó aislada por tierra y el aeródromo sitiado. A primera hora de la mañana, el Capt. Fernández Mulero no pudo salir de Melilla hacía el aeródromo, al ser tiroteado su coche varias veces y la Comandancia General, con buen criterio, le negó una escolta pues no podía distraer los muy escasos efectivos con que contaba.

Por su parte, el aeródromo quedó sitiado por los rifeños y la guarnición compuesta por el Oficial de Servicio-Tte. VIVANCO-, 1 Alférez, 3 Sargentos y 43 Cabos y soldados, a los que se unió una Sección del Rgto. Alcántara en retirada, organizó la defensa del aeródromo y de los 5 DH-4 de la Escuadrilla. El refuerzo fue importante aunque agravó el problema de la escasez de víveres; se mantuvo la defensa rechazando los intentos de apoderarse del aeródromo y facilitando agua a los defensores de la Alcazaba que carecían de ella.

El día 28, el soldado FRANCISCO MARTÍNEZ PUCHE, que ya se había distinguido en los servicios de aguada se ofreció voluntario para llevarles agua en un camión y volver al aeródromo con víveres y municiones, muriendo en el viaje de retorno por los tiros de los rifeños. Por su heroica actuación se le concedió la Cruz Laureada de S. Fernando, tercera de las concedidas a la Aviación Militar.

El 3 de agosto, agotados víveres y municiones, la resistencia se hizo imposible. Después de incendiar aviones e instalaciones, los supervivientes se replegaron a

la Alcazaba con el apoyo aéreo de 2 DH-4 llegados de Melilla.

La pérdida del aeródromo y de los aviones aparte de agravar aún más la situación militar, dejó un amargo sabor en la aeronáutica. Al Capt. Fernández Mulero se le sometió a un Consejo de Guerra del que salió absuelto. No sólo eso sino que poco después se le concedió la Medalla Militar por su valiente actuación en la mañana del 23 de julio con el bombardeo de BEN TIEB.

En la situación de aislamiento en la que se encontraba Melilla, únicamente la aviación podía ser capaz de informar, atacar al enemigo y proporcionar suministros a la Unidades cercadas; pero no había aviones y, lo que era peor, no había un aeródromo desde el que se pudiera actuar. Se habilitó como campo de aterrizaje un terreno de la Hípica de reducidas dimensiones, 250 x 80 m, en el que por fin, el día 29 pudieron tomar un BRISTOL y un DH-4, aunque este se rompió en la toma y no se pudo utilizar.

Admira conocer el esfuerzo que realizó ese BRISTOL y su tripulación -Capt. MANZANEQUE y CARRILLO- entre los días 30 de julio y 9 de agosto en apoyo a los puestos cercados, con varios lanzamientos diarios desde el aire, en paquetes de 10 kilos, de alimentos, agua, medicinas y municiones, lanzamientos que habían de realizarse a primeras horas de la mañana a consecuencia del calor. A ese avión se unió, a partir del día dos una Escuadrilla de 5 DH-4 procedente de Tetuán.

Pero todo ello no fue suficiente y los puestos fueron cayendo en manos de los rifeños hasta el fatídico 9 de agosto en el que el Gral. Navarro se rindió en Monte Arruit, dando comienzo al drama vivido por los soldados españoles prisioneros.

El Gral. Sanjurjo comenzó la denominada “Campaña del Desquite” para recuperar el territorio perdido; el 17 de septiembre se recupera Nador, el 23 Tauima donde inmediatamente se empezó a habilitar el que sería definitivo aeródromo de Melilla y el 24, se reconquistó Monte Arruit; el horror de lo encontrado iba a estar presente e influir en el resto de la Campaña.

La aviación participó en estas Operaciones con acciones de reconocimiento y bombardeo viendo incrementados sus efectivos con la llegada a Melilla, en octubre y noviembre, de dos nuevas Escuadrillas. Con este aumento en el número de aviones, nacieron las **Fuerzas Aéreas de Marruecos**, formadas por 2 Grupos y 6 Escuadrillas, distribuidas entre Tetuán, Larache y Melilla. En este aeródromo, se estacionaron 3 Escuadrillas de DH-4 conocidas como “El Grupo Rolls”, que tuvieron una destacada actuación que dio lugar, como veremos a continuación, a la concesión de la Medalla Militar Individual.

COMPRA DE AVIONES. CAMPAÑA DE LAS PROVINCIAS

Fue un capítulo de gran interés por lo que significó de apoyo popular al esfuerzo de guerra. El 3 de agosto, el Capt. de la Guardia Civil Sr. MARTÍNEZ VIVAR “propuso que, para auxilio del Ejército de África, y como estímulo patriótico, cada provincia española regale en plazo inmediato un aeroplano. Cada aparato ostentará el nombre de la provincia donante y al efectuar su primer viaje a Marruecos irá cargado de obsequios para los soldados naturales de la respectiva provincia.

Murcia aspira a ser la primera provincia que lleve a la práctica tan generosa idea”

El llamamiento fue un éxito completo al que se sumarían Instituciones y particulares y que se unió a la aprobación en el Congreso de un crédito extraordinario de 5.700.000 de pesetas para la compra de aviones. Tuvo que organizarse una Comisión para controlar las donaciones (1 DH-4 valía unas 50.000 ptas.) y normalizar los modelos. Se adquirieron, principalmente, DH-4, DH-9, BREGUET XIV y BRISTOL F2B.

La prensa trajo ese mismo día una reseña muestra del patriótico interés que había despertado el llamamiento:

LA GUARDÍA CIVIL REGALARÁ UN AEROPLANO

“los Guardias Civiles del puesto de Alcober, Pedro Marín e Ignacio Fuster, han dirigido a sus compañeros, la siguiente circular.

Invitamos a nuestros compañeros del Instituto de la Guardia Civil a, si lo creen de su agrado, contribuir con la cantidad de cinco pesetas cada uno, para construir un aeroplano, el cual deberá estar dotado de todos los elementos necesarios para ponerlo en pie de guerra; este aparato, que podría llamarse “ZUBIA”, apellido de nuestro Director General, sería regalado al Gobierno para enviarlo a Marruecos.

Los que simpaticen con la idea, pueden entregar la cantidad indicada a su inmediato Jefe”

AÑO 1922. CONCESIÓN BANDERA

Para la aviación el año 1922 queda encuadrado entre principios de enero, en que se recupera DAR DRIUS y, finales de noviembre con la ocupación y defensa de AFRAU.

Es el año en el que se consolida su personalidad, dándole mayor protagonismo. Las decisiones tomadas anteriormente para aumentar el número de aeródromos, tripulaciones y aeronaves, comienzan a dar sus frutos y la aviación, deja de ser un elemento auxiliar para convertirse en un inestimable apoyo en las operaciones terrestres porque, además, la mayor velocidad y radio de acción de los nuevos aviones les permite acudir donde se les necesite, desde cualquiera de los aeródromos. Si a esto le unimos el comienzo de los bombardeos nocturnos y los efectuados contra los campamentos rifeños puede afirmarse que, aunque modestamente, comienza a vislumbrarse una cierta mentalidad estratégica en el empleo de la aviación.

Siguen llegando aviones y la puesta en servicio de la Base de Hidros de El Atalayón hace que las Fuerzas Aéreas de Marruecos, nuevamente bajo el mando del Tte. Cor. Kindelán, pasasen de 2 Grupos y 6 Escuadrillas a 5 Grupos y 10 Escuadrillas constituidas de la forma siguiente:

Grupo 1º (Tetuán).....2 Escuadrillas de BREGUET XIV
Grupo 2º (Larache).....2 Escuadrillas de BREGUET XIV
Grupo 3º (Melilla).....3 Escuadrillas de DH-4

Grupo 4º (Melilla).....2 Escuadrillas de BRISTOL F2B

1 Escuadrilla de DH-9

1 Escuadrilla de MARTINSYDE

Grupo Hidros (Atalayón)....1 Escuadrilla de SAVOIA S-16

Entre las operaciones más destacadas realizadas, hay que comenzar en el mes de febrero cuando ABD-El-KRIM ataca el Peñón de Vélez de la Gomera; despegan de Melilla 21 aviones que bombardean a los rifeños, continuando hasta Tetuán, donde repostan, volviendo al Peñón, bombardeando nuevamente al enemigo y aterrizando en Melilla. Pocos días después, volvieron para bombardear a la artillería de los rifeños, cuando esta hundió el Mercante Juan de Juanes.

En el frente occidental durante el primer semestre se combate contra EL RAISUNI; entre los días 18 y 27 de marzo, la aviación apoya la recuperación de TUGUNT; el día 27, vuelan sobre el objetivo 25 aviones en el momento del asalto final de los legionarios.

Mayo fue un mes de intensos combates que terminaron el día 12 con la conquista de TAZARUT, feudo de EL RAISUNI, y en los que murió el Tcol. GONZÁLEZ TAPIAS Jefe de la Unidad de Regulares.

En junio se realizaron los primeros bombardeos nocturnos de la aviación española sobre ZAUJA DE TILITI y XAUEN.

En el sector oriental continuaron los avances para recuperar el territorio perdido el año anterior. Tras duros combates se ocuparon TAFERSIT y TIZZI ASSA en los que, los Grupos de Melilla colaboraron con continuos bombardeos. En este combate se realizó, en la noche del 2 de noviembre, el primer servicio de apoyo aéreo sanitario trasladando en 2 aviones, desde el aeródromo de Melilla al de Dar-Drius, a 2 médicos y 1 enfermera junto con material quirúrgico.

Finalmente, en noviembre, la aviación se empleó a fondo en la recuperación y dura defensa de AFRAU, con la que se dio por finalizada la Campaña del Desquite.

Un poco antes, el 15 de septiembre, un Real Decreto concede la Bandera Nacional y el Estandarte a los Servicios de Aviación y Aerostación *“en atención a los servicios prestados por el personal de Aerostación y Aviación, a la lealtad de que han dado pruebas y a la disciplina y valor de las tropas de dicho Servicio”*.

Días después, otra Real Orden del 3 de noviembre, otorgaba la Medalla Militar Colectiva al Grupo de Escuadrillas de Aviación en Melilla: *“por su trabajo eficientísimo y acción sobre el enemigo y de cooperación con otras fuerzas en cuantas operaciones y reconocimientos se efectuaron desde el 29 de junio de 1921, hasta el 29 de septiembre último....., demostrando siempre su pericia, entusiasmo y valor”*.

AÑO 1923. VUELO A LA ESPAÑOLA. TIZZI ASSA Y TIFARUIN

En 1923, la Aviación Militar ha conseguido su pleno reconocimiento como Arma combatiente abandonando definitivamente su papel como servicio auxiliar. Tiene un personal altamente preparado y motivado que, con la concesión de la Bandera y de la Medalla Militar Colectiva, ha logrado el reconocimiento general a su esfuerzo, arrojo y heroísmo. Actitudes que les lleva a practicar el que se denominó “Vuelo a la Española” que consistía en vuelos rasantes –en ocasiones a no más de 10 metros sobre el suelo o, incluso, por debajo del nivel al que se encontraban los rifeños-; este tipo de vuelo fue el origen de las famosas Cadenas tan practicadas en la Guerra Civil.

Ha despertado muchas controversias entre los expertos esta forma de volar, que estaba justificada por el tipo de enemigo, disperso y pegado a un terreno abrupto, por la falta de precisión de los bombardeos y por la necesidad de arrojar los suministros a poca altura con exactitud para que llegaran en buenas condiciones. Pero también había entre las tripulaciones un equivocado sentimiento de emulación y de riesgo y un acusado y muy loable sentido del deber, de la camaradería y del valor frente al enemigo. Pero los rifeños, que eran muy buenos tiradores, ocasionaron numerosas bajas entre las tripulaciones y daños en los aviones, especialmente en los motores. Esto pudo apreciarse en los duros combates en

defensa de las posiciones de TIZZI ASSA y TIFARUIN, de las que hablaré a continuación.

El 27 de mayo, en un vuelo de reconocimiento se detectaron grandes cantidades de moros que iban agrupándose en dirección a TIZZI ASSA; la reacción fue inmediata y la dureza de los combates quedó reflejada en la pérdida de una tripulación, el derribo de 4 aparatos y numerosos impactos en otros 12. La situación se hizo insostenible y se tomó la decisión de atacar el 5 de junio para romper el cerco; la aviación reforzada por aviones de Tetuán actuó con dos formaciones, una para apoyar la rotura y la otra para impermeabilizar la zona, turnándose las Escuadrillas para repostar y municionarse.

La operación fue un éxito, aunque costó dos derribos uno de ellos el del Tte. Cor. Kindelán que mandaba la aviación y que quedó gravemente herido. Hay que resaltar también, el fallecimiento del Tcol. VALENZUELA, Jefe del Tercio, muerto de manera heroica cuando iniciaba el asalto al frente de su Unidad.

La acción sobre TIFARUIN fue similar a la TIZZI ASSA; el 13 de agosto, los hidros SAVOIA y DORNIER WALL, en misión de reconocimiento por la costa descubrieron concentraciones de moros con la intención de cercar el puesto lo que consiguieron el día 17, pese a los continuos bombardeos y ametrallamientos a que se les sometió. El día 19, el Jefe del Puesto mandó el siguiente mensaje que resume: “.....*TIFARUIN tiene alimentos y agua para tres*

días.....necesitan urgencia 200 estopines que oficial de artillería solicita.....”.

Al día siguiente se organizó el abastecimiento; una Escuadrilla de 5 aviones, compuesta por 1 DH-9 con los 200 estopines, pilotada por el Capt. BOY y 4 BRISTOL despegó a primera hora de la mañana con barras de hielo y sacos de sandía. La posición era de forma alargada con los moros pegados a las trincheras defensivas; el Capt. BOY, en la primera pasada a ras del suelo, lanzó 100 estopines y un mensaje a un Tte. compañero suyo: *“TOPETE, eres un flamenco. Ten un poco de paciencia que vamos por vosotros. Señalarnos con lienzos blancos de donde tiran para echarles todo lo que se pueda. Ya ha llegado Franco a Tetuán. Que tengáis mucha suerte. J. BOY”*

En la siguiente pasada, lanzó los otros 100 estopines pero fue alcanzado de un disparo y se estrelló matándose él y su observador Capt. BAEZA; a continuación los 4 BRISTOL, también en vuelo rasante, consiguieron arrojar dentro de la posición las barras de hielo y las sandías.

Para realizar, el día 22, la operación de rotura del cerco la aviación se organizó para que constantemente hubiera 3 aviones sobre cada una de las cinco columnas atacantes, además de una masa en reserva para apoyo de la columna principal y para incidencias. Se despegó de madrugada y a las 08:00 de la mañana ya había 2 aviones derribados, aunque con las tripulaciones a salvo; peor suerte tuvo el Tte. piloto BERNARDO SALGADO, procedente de la Legión, que al ver un grupo de legionarios

batidos en un barranco por los moros, se lanzó a ras del suelo ametrallándolos hasta que, herido por dos veces, cayó derribado y muerto.

En los 10 días que duró el cerco se lanzaron sobre TIFARUIN 12 tn de bombas y 2 Tn de suministros.

Destacar finalmente que unos días antes, el 13 de agosto el Capt. CESAR HERRAIZ en un vuelo directo Cuatro Vientos – Melilla, tuvo que tomar tierra por falta de combustible en Cabo Quilates, en territorio rifeño. La Armada y los reconocimientos aéreos detectaron enseguida el avión pero no se autorizó su destrucción hasta el día 21 mediante bombardeos aéreos sobre AXDIR y los alojamientos de ABD-el-KRIM, arrojando 11 tn de bombas. El piloto, fue torturado por negarse a colaborar muriendo en cautiverio; en recuerdo a su heroísmo se dio su nombre al último aeródromo de campaña.

AÑO 1924. VARIAS LAUREADAS. AVIÓN ABD-el-KRIM

En enero cesó, como Jefe de la Aeronáutica Militar, el Gral. ECHAGÜE, que fue sustituido por otro veterano aviador, el Gral. JORGE SORIANO ESCUDERO.

El prestigio alcanzado por la aviación después de las acciones de TIZZI ASSA y TIFARUIN, hizo que fuera continuamente solicitada en demanda de apoyo a los distintos destacamentos, lo que le produjo un gran desgaste en personal y material. El abastecimiento aéreo a las posiciones fue, sin duda, una de las mayores aportaciones de la aviación a la pacificación de Marruecos.

Para cumplir esta misión, en los aeródromos se organizó un completo servicio de abastecimiento y depósito de víveres y suministros de cuanto fuese necesario a un Ejército en Campaña; como la necesidad obliga, se idearon sistemas para colgar los sacos bajo las alas, como si fueran bombas, en los costados del fuselaje y en la cabina del observador.

Si pensamos en la forma arriesgada de lanzar esos suministros, se comprenderá la expresión de Kindelán: “la aviación realizó la labor más heroica y abnegada que pueda imaginarse, porque para salvar la vida de unas fuerzas se sometía, voluntariamente, a un sacrificio seguro”.

En Melilla había destacada una escuadrilla con aviones de caza MARTINSYDE F-4, por expresa solicitud del

Gral. BERENGUER, muy preocupado con la posibilidad de que los rifeños pudieran llegar a tener aviación, preocupación que trasladó a los Mandos de la aeronáutica. No era para menos; ABD-el-KRIM, en sus Memorias, dice textualmente: *“yo hubiera dado cualquier cosa porque un avión rifeño volase sobre las líneas españolas. Habría demostrado así a mis tribus que estaba bien armado a la moderna. Mis enemigos, por su parte, no hubieran dejado de impresionarse a la vista de un avión rifeño volando sobre LARACHE, TETUÁN o MELILLA”*.

Julián Oller, en su excelente artículo “Los aviones de ABD-el-KRIM” publicado en el nº 23 de la revista AEROPLANO nos describe detalladamente como consiguió un avión DORAN AR-2 y de qué forma, gracias a los reconocimientos aéreos fue descubierto el día 21 de marzo en TIZZI MOREN. A la mañana siguiente, en una gran operación con 23 aviones se bombardeó el objetivo, lanzando 540 bombas hasta conseguir destruirlo. En esta operación se concedió la cuarta Cruz Laureada de S. Fernando, al Tte. D. JUAN A. ANSALDO VEJARANO, Auditor del Cuerpo Jurídico Militar gravemente herido en una pierna pese a lo cual continuó bombardeando el objetivo hasta agotar su carga y regresando al aeródromo de Melilla donde aterrizó sin dañar el avión.

El segundo semestre fue, en el Frente Occidental, de una extraordinaria dureza que culminó con la pérdida de XAUEN. Es a partir de ese momento cuando empiezan a notarse las consecuencias de los bombardeos aéreos y de

ese principio *“de mentalidad estratégica”* ya mencionada anteriormente. ABD-el-KRIM en sus citadas Memorias escribe: *“tenía que acabar con los bombardeos que molestaban a mis tribus con muertos y quemaban su riqueza; los puestos españoles de YEBALA desperdigados, estaban amenazados de ser aislados por su alejamiento de las Bases y por lo accidentado del terreno, lo que permitía aislarlos y evitar su abastecimiento”*. Esto supuso un desplazamiento de la actividad del Frente Oriental al Occidental

Había unas 32 posiciones a abastecer en el área de Tetuán y un número parecido en la de Larache. La aviación, en su habitual misión de apoyo y abastecimiento a las posiciones asediadas, sufrió un tremendo desgaste; aparte de los heridos, se perdieron 7 tripulaciones con sus correspondientes aviones, lo que exigió el traslado de algunas escuadrillas e hidros desde Melilla a Tetuán y Larache.

Como ejemplo de lo anterior, merece la pena conocer las tres acciones heroicas que dieron lugar a la concesión de la Cruz Laureada de S. Fernando:

-CABO JOSÉ M^a GÓMEZ DEL BARCO, que el día 21 de agosto despegó en pareja para cubrir el lanzamiento de barras de hielo del otro avión sobre la posición SOLANO; nada más llegar recibió dos balazos pese a lo cual realizó su misión de ametrallamiento y bombardeo, regresando a Tetuán.

-CAPITÁN CABALLERÍA RAMÓN OCHANDO SERRANO, que el día 26 de septiembre, fue herido de gravedad al comenzar su apoyo a las posiciones de TAHAR BARDA y GARCÍA ACERO, que completó hasta agotar su dotación de munición regresando a Tetuán donde murió a causa de las heridas.

-CAPITÁN INFANTERÍA RICARDO BURGUETE REPARAZ, hijo del que fue Alto Comisario, Gral. BURGUETE; el día 9 de octubre, en un vuelo de reconocimiento a ras del suelo descubrió un grupo de moros a los que bombardeó y ametralló recibiendo 2 disparos, uno en el hígado y otro en el estómago, pese a lo cual pudo regresar salvando el aparato.

AÑO 1925. DESEMBARCO ALHUCEMAS

Llegamos a 1925, año del desembarco de Alhucemas. Las misiones a cumplir por la aviación en el desembarco, venían señaladas en la Orden de Operaciones, de la forma siguiente:

“Enérgica acción de fuego sobre la zona prevista de operaciones en las fechas anteriores al desembarco. Ese día atacará con intensidad toda la zona próxima a la playa de la Cebadilla, en particular a la artillería y posteriormente impedirá con su movilidad ofensiva que las fuerzas rifeñas se aproximen al área de desembarco. Mantendrá un reconocimiento aéreo continuado durante todos los días de la operación”.

Estas misiones quedaban desglosadas en tres líneas de acción; las mismas que posteriormente han seguido todos los Ejércitos del Mundo en cualquier operación de desembarco y que se pueden resumir en la forma siguiente:

1. Antes del desembarco. Reconocimientos aéreos para conocer el terreno y las posiciones enemigas y bombardeos aéreos para destruir y/o neutralizar las defensas de los rifeños.
2. Durante el desembarco. Continúa protección aérea de las fuerzas de desembarco, localizando e inutilizando la artillería rifeña y ataques para fijar a sus fuerzas sobre el terreno, dificultando sus desplazamientos y capacidad de reacción.

3. En todo momento. Permanente reconocimiento aéreo y apoyo inmediato y puntual a las fuerzas propias.

Para la aviación, la Operación comenzó a primeros de agosto con diarios reconocimientos aéreos para fotografiar toda la zona del desembarco; los mosaicos fotográficos realizados, de excelente calidad, fueron de una gran utilidad. Hay que señalar que el reconocimiento aéreo, visual y fotográfico, iniciado en 1909 por los aerosteros, alcanzó un extraordinario nivel técnico y se reveló como un inestimable e insustituible apoyo a las operaciones.

A partir del 21 de agosto comenzaron las primeras acciones de bombardeo que se fueron incrementando de forma paulatina y que al ser contestadas por la artillería rifeña, facilitaba la localización de sus asentamientos.

Mandaba la Aviación, el Gral. SORIANO, Director de la Aeronáutica Militar quien dispuso que el primero de septiembre las fuerzas aéreas a su cargo (162 aviones) se concentraran en los aeródromos de Marruecos.

De los 136 aviones de la Aeronáutica Militar, 42 se establecieron en los aeródromos de Tetuán y Larache.

La disposición y distribución de los medios aéreos era la siguiente:

* Primera Escuadra (Tetuán y Larache).

- Primer Grupo (Tetuán)
 Dos Escuadrillas de Breguet XIV
- Segundo Grupo (Larache)
 Dos Escuadrillas de Breguet XIV

• Segunda Escuadra (Melilla).

- Tercer Grupo
 Aviones DH-9 Rolls, Potez15 A-2 y DH-Napier
- Cuarto Grupo.
 Aviones Bristol F2B

• Tercera Escuadra (Melilla).

- Grupo Aviones Fokker CIV
- Grupo aviones Breguet XIX A2
- Unidad de Caza Nieuport 29-C-1

• Grupo Hidroaviones (Atalayón)

- Hidros Dornier Wall y Savoia S-15

• Regimiento Aerostación (Melilla)

- Compañía de globos

• Aeroevacuación Sanitaria (Cruz Roja Melilla)

- Dos aviones Junker F-13

- Aeronáutica Naval (Atalayón y Buque nodriza Dédalo)
(18 aviones)
 - Hidros Macchi M-24, Savoia S-16
 - Aviones anfibios Supermarine
 - Globo cautivo
 - Dirigible
- Aeronáutica Militar Francesa (Melilla) (6 Aviones)
 - Farman Goliath F-60

Se preparó el aeródromo de campaña HERRANZ y se potenció el almacenamiento de combustible, armamento y repuestos en DAR DRIUS, principal aeródromo alternativo cercano a la zona del desembarco.

Hay que señalar finalmente que en las instrucciones, se aconsejó a las tripulaciones que en caso de heridas o averías, se fueran al mar; la Armada estableció un servicio de apoyo y rescate que, complementado por los hidroaviones, facilitó la realización de los vuelos con mayor confianza.

Pero el 3 de septiembre, unos días antes del desembarco, ABD-el-KRIM, en una audaz maniobra, envió 3.000 rifeños al mando de EL JERIRO para caer sobre Tetuán, tratando para ello de ocupar las posiciones españolas que la protegían, muy especialmente la más importante, la de KUDIA TAHAR, que se defendía heroicamente.

Comprendiendo el peligro de esta acción, el día 5 se mandó de Melilla a Tetuán el Grupo de Breguet XIX que, en los 7 días que actuó, lanzó sobre la posición 428 sacos de provisiones, arrojando 522 bombas sobre las concentraciones rebeldes, aunque perdiendo 2 aviones y resultando heridos 5 tripulantes, entre ellos el Tte. de Infantería D. JULIÁN NOMBELA TOMASICH que el día 9, volando como observador y en unas condiciones meteorológicas muy adversas, abasteció a KUDIA TAHAR después de haber sido gravemente herido en la columna vertebral, obteniendo así la octava Cruz Laureada de S. Fernando concedida a la aviación militar.

Volvemos a Alhucemas; la mañana del día 8 comenzó el desembarco y tanto la Armada, como los globos y la Aviación, empezaron a actuar desde el amanecer; tres Escuadrillas estuvieron constantemente en el aire cubriendo, con sus ametralladoras y bombas la llegada de las barcas y el desembarco en la playa, mientras que el resto neutralizaba los cañones de los rifeños situados más al interior, bombardeando los lugares en los que se encontraban. Fue, lógicamente, un día de extraordinaria actividad en el que se perdieron 2 aviones y se arrojaron unas 1.400 bombas, con un total aproximado de 25 Tn.

La actividad se mantuvo hasta el día 17, fecha que se dio por concluido el desembarco del grueso de la fuerza. A continuación vinieron unos días de relativo descanso a causa de la meteorología, que finalizaron el día 23 con las operaciones para conquistar MALMUSÍ.

Esta era una posición de los rifeños estratégicamente situada y fuertemente protegida con numerosa artillería. En la acción se ordenó que volasen todas las Escuadrillas manteniendo constantemente su presencia en el aire con 6 u 8 aviones, protegiendo a las tropas y bombardeando a las poderosas baterías rifeñas, emplazadas en refugios más a retaguardia. Fue un día durísimo en el que volaron 129 horas y se lanzaron 24 Tn de explosivos.

La acción siguiente fue la ocupación del Monte de las Palomas y AMEKRAN, los días 30 de septiembre y 1 de octubre. Para el primero hubo una intervención desconocida hasta entonces por la cantidad de aviones. Más de 60, en oleadas sucesivas, bombardearon y ametrallaron las posiciones rifeñas, llegando a arrojar 30 Tn de bombas. La operación siguió el día 1 en el que se ocupó AMEKRAN dando así por finalizada la operación del desembarco de Alhucemas.

Ese mismo día, el Tte. de Artillería D. SENEN ORDIALEZ GONZÁLEZ, volando sobre AMEKRAN, descubrió un grupo de rifeños que ocultaban un cañón, lanzándose sobre ellos, destruyéndolo y recibiendo dos disparos, uno en la cabeza y otro en la muñeca, pese a lo cual regresó al aeródromo, salvando el aparato. Era la novena Cruz Laureada de S. Fernando; hay que destacar, que este mismo Tte., en el mes de abril, había recibido la Medalla Militar en otra acción heroica.

Finalizada la operación del desembarco, hay que resaltar que el balance fue muy positivo para la aviación:

un muerto, seis heridos y sólo siete aviones perdidos de los nueve derribados y, además, seis averiados en vuelo. Se arrojaron 148 Tn. de explosivos, y se volaron 1.462 horas.

El Gral. SORIANO cerró su Informe de la Operación diciendo:

“El personal a mis órdenes ha cumplido a mi entera satisfacción su cometido”.

Por su parte, el Gral. SANJURJO apostilló:

“La Aviación con sus “vuelos audaces” lo mismo en estos días que otras ocasiones, escribió páginas gloriosas en cuantas misiones le fueron encomendadas”.

AÑO 1926. GRANDES VUELOS. MEDALLA AÉREA. OPERACIONES

1926 es, sin ninguna duda, un año extraordinario para la aviación militar española. Fue el año de los denominados “Grandes Vuelos” en recuerdo a los realizados en febrero por el “Plus Ultra” y su vuelo a Brasil y Argentina; en abril, por la Patrulla Elcano con el vuelo a Filipinas y en diciembre por la Patrulla Atlántida con su vuelo a la Guinea Española. Tres vuelos que acreditaron la extraordinaria preparación que pilotos, navegantes y mecánicos habían conseguido en esos años y que supuso una excelente proyección internacional para España, especialmente en Iberoamérica.

También este año se realizó una profunda modificación de la estructura orgánica, creándose como órgano máximo la Jefatura Superior de Aeronáutica y nombrando Jefe de la misma al Cor. KINDELÁN. Igualmente se creó la Medalla Aérea, máxima condecoración en la Aeronáutica equivalente a la Medalla Militar, concediéndoseles las cuatro primeras a la tripulación del “Plus Ultra”.

En Marruecos, se había logrado dar en Alhucemas un duro golpe a los rebeldes, pero esto no significaba el fin de la guerra que se reanudó a finales de abril en cooperación con los franceses. La aviación que no había dejado de realizar sus servicios diarios de reconocimiento y bombardeo, apoyó activamente estas nuevas operaciones.

En el Frente Occidental, se realizaron vuelos de reconocimiento sobre el Macizo del GORGUES, para localizar y destruir los cañones camuflados con los que EL JERIRO bombardeaba Tetuán. En uno de estos servicios, el 11 de mayo, el Tte. de Infantería D. FELIX MARTÍNEZ RAMIREZ, atacó a un grupo de rifeños que le hirieron gravemente, pese a lo cual terminó su misión regresando a Tetuán y concediéndosele la 10 Cruz Laureada de S. Fernando.

También se apoyó a la Harca del Cte. CAPAZ, quien en su aventurero recorrido fue aprovisionado de víveres y municiones por los aviones de Tetuán. ¡Lástima de personaje. Que gran guion de cine de aventuras se ha perdido por ser español en lugar de ser inglés!. En otoño el aeródromo de Tetuán quedó impracticable por las lluvias, por lo que durante varios meses solo pudo disponerse del aeródromo de Larache.

En el Frente Oriental, el 18 de mayo se recuperó ANNUAL, de triste recuerdo y el 20 quedaron enlazadas las fuerzas de Alhucemas con las de Melilla, operación apoyada desde el aire y en la que murieron dos aviadores.

1927. FIN DE LA GUERRA. BALANCE FINAL

Los primeros meses del año fueron aprovechados para retirar y redistribuir los efectivos aéreos en Marruecos, conservándose los aeródromos de Tetuán, Larache, Melilla y la Base de Hidros de El Atalayón. La aviación siguió cooperando con el Ejército en las operaciones de limpieza, localizando y destruyendo focos de resistencia; también se siguió apoyando con suministros a las columnas de MOLA, POZAS y CAPAZ que actuaban en el interior de esos focos.

Pero en Marruecos nada resultaba fácil, ni siquiera el final de la guerra. El 23 de marzo se produjo la insurrección de una cábila al Sur del Rif, a la que inmediatamente se hizo frente; pero todo se complicó a partir del 12 de abril cuando un duro temporal de nieve dejó prácticamente aislada la infantería, a la que hubo de abastecerse desde el aire. Además, la fuerte ventisca volcó y rompió 4 BREGUET XIX en el aeródromo Herraiz.

A finales de junio, la guerra podía darse por finalizada, pero aún le quedaba a la aviación por rendir un último tributo. El 4 de julio, el Capt. de Infantería D. FELIPE MATANZAS VAZQUEZ, Jefe del Grupo de Breguet XIX de Larache, volaba como observador en una acción de apoyo a la columna del Tcol. LÓPEZ BRAVO. Herido por los rifeños en el pecho, continuó bombardeándoles y ametrallándoles hasta quedar sin munición, muriendo en el avión cuando regresaba al aeródromo. Se le concedió la Cruz Laureada

de S. Fernando, la número once y última de las dadas a miembros de la Aviación Militar en la Campaña de África.

El 10 de julio, el Gral. SANJURJO anunció el final de la guerra y al día siguiente, siete de las Escuadrillas participantes, desfilaron en formación sobre algunos de los lugares del territorio donde se libraron los más sangrientos combates.

Ese final, se celebró con un vino de honor por la tarde en el aeródromo de Tetuán, al que asistió el Alto Comisario y que pudo servir para que los presentes hicieran un somero balance de lo sucedido desde el día 2 de noviembre de 1913 en el que allí mismo, en Tetuán, el Tte. ALONSO efectuara el primer vuelo de la Aviación Militar en África, así como para recordar los buenos y malos momentos vividos y recordar a los compañeros perdidos en acto de servicio.

Este BALANCE, resumido en números podría ser el siguiente:

	FALLECIDOS	HERIDOS	PRISIONEROS
BAJAS PERSONAL....123	79	40	4

El empleo más castigado en bajas fue el de Capt., con 39, seguido por los Ttes. con 30.

	DERRIBADOS	ACCIDENTES	OTROS
BAJAS AVIONES.....139	65	57	17

El mayor número de bajas, corresponde a los DH-4, seguido de BREGUET XIX y BRISTOL F2B.

Recompensas

11 Cruces Laureadas de S. Fernando

24 Medallas Militares individuales

1 Medalla Militar Colectiva

Varias Cruces de M^a Cristina

Ascensos por méritos de guerra, tanto en activo como a título póstumo.

Las Laureadas se distribuyeron entre los miembros de las Armas y Cuerpos que servían en Aviación, de la forma siguiente:

4 de Infantería, 1 de Artillería, 2 de Caballería, 2 de Ingenieros, 1 del Cuerpo Jurídico, y 1 de Tropas de Ingenieros.

Hay que resaltar, el convencimiento generalizado de que algunas de la Medallas Militares concedidas, hubieran podido merecer ser Cruces Laureadas, pero lo impedía su Reglamento del año 1920 que en el Artículo 58 AVIACIÓN, exigía, entre otras condiciones, el regreso con el aparato a las líneas propias.

FINAL

La Aviación Militar llegó a Marruecos siendo, apenas, un recién nacido y volvió a la Península como un mocetón fornido al que las hechuras de su traje de Servicio Auxiliar en apoyo de las acciones del Ejército, le habían quedado muy estrechas y necesitaba, con urgencia, un traje nuevo con mayor independencia y protagonismo.

El Gral. GODED, en su libro Marruecos, decía: *“.....es pálido, junto a la realidad, cuanto se diga de los servicios prestados por nuestra Aviación en África y el admirable espíritu de los aviadores de aquel Ejército”*.

El espíritu admirable que cita, debía incluir no sólo a los aviadores, sino a todos los que formaban el Servicio de Aviación Militar; pero hubo que esperar al año 1939 para conseguir ese traje nuevo y se convirtiera en el actual Ejército del Aire.

A modo de despedida

Doy por finalizada la exposición, muy resumida, de la que fue la actuación de la Aeronáutica Militar –muy especialmente de la Aviación Militar- en la Guerra de Marruecos.

La he preparado con la ilusión de que se conozca como fue esa primera aviación militar; como fueron esos primeros aviadores, observadores y personal mecánico y auxiliar, semilla y ejemplo para todos los que, posteriormente, sintieron la vocación aeronáutica.

Confío haber despertado el interés de oyentes y lectores a los que traslado mi invitación para que, tal como señalé al principio de este relato, procuremos entre todos recuperar y difundir la memoria de unos soldados, que cualquiera que fuera su uniforme, supieron dar generosamente en las tierras, mares y cielos de Marruecos, lo mejor de sí mismos en defensa de los intereses de España.