

La Aviación Militar española en la Campaña de Marruecos (1909-1927)

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación

ALFREDO KINDELÁN CAMP
Coronel de Aviación
Miembros de número del SHYCEA



ANTECEDENTES

En 1859, España, cuya presencia permanente en el norte de Marruecos se remonta a 1497 con la toma de la ciudad de Melilla, poseía también la ciudad de Ceuta, las Islas Chafarinas, el Peñón de Vélez de la Gomera, el islote de Alhucemas y otros enclaves menores. En ese año de 1859 las fuerzas imperiales marroquíes atacaron a los españoles, pero fueron derrotados en la batalla de Wad-Ras, lo que obligó al Sultán a firmar un tratado de paz en 1860, por el cual cedía a España otra porción de su territorio.

En el año 1901 un cabecilla, el Rogui Bu Hamara se proclamó "*Sultán del Rif*" y estableció su corte cerca de Melilla. Asimismo, aprovechando el debilitamiento de la autoridad del Sultán, el Bajá de Arcila, Ahmed Raisuni, ocupó territorios ajenos a su jurisdicción proclamándose independiente de la autoridad de Rabat.

Un año después se firmó un convenio entre España y Francia por el que se definía por primera vez nuestra zona geográfica de influencia en Marruecos, que comprendía Fez, la práctica totalidad de la cuenca de río Sebu, el corredor de Taza y el río Muluya hasta el Mediterráneo. Dos años más tarde, un nuevo acuerdo hispano-francés, dejaba a Francia libertad de acción en Marruecos, pero Gran Bretaña exigió que España no fortificase las costas próximas al Estrecho de Gibraltar.

Posteriormente, Francia, preocupada porque la anarquía se extendía por el territorio marroquí y que podría salpicar a su colonia de Argelia, consiguió en 1906 en la Conferencia Internacional celebrada en Algeciras, a la que asistieron las principales naciones europeas y una delegación de Marruecos, que se aprobase un acuerdo según el cual el Sultán conservaba la soberanía formal bajo el protectorado de las potencias europeas. A España le correspondía ocupar y pacificar la zona del Norte, el Rif montañoso que rodeaba las ciudades españolas de Ceuta y Melilla. Como resultado de dicha Conferencia, España perdía influencia en el Norte de África en beneficio de la nación francesa.



LOS GLOBOS EN LA CAMPAÑA DE MELILLA

Como consecuencia del destronamiento del Sultán Abd-el Aziz en 1909, por las luchas internas del imperio marroquí y de los enfrentamientos entre las diversas facciones, se produjeron algunas agresiones contra algunas posiciones militares españolas, siendo la más grave la dirigida contra los obreros españoles, el 9 de julio de 1909, cuando trabajaban, próximos a Melilla, en la construcción del ferrocarril de la Compañía Minas del Rif, que desencadenó el conflicto que dio lugar a las tristes jornadas del *Barranco del Lobo*.

Por ello el ministro de la Guerra envió al Estado Mayor Central del Ejército un escueto telegrama: *"Disponga lo necesario para que una sección de la Unidad de Globos pueda ser trasladada a Melilla para tomar parte de las operaciones que se proyectaban"*. Había dado comienzo la Campaña de Marruecos.

En cumplimiento de la Orden del Ministro, marcharía allí una unidad de Aerostación mandada por el capitán Gordejuela y en la que figuraban los tenientes Fernández Mulero, Barrón, Pou y Ortiz-Echagüe y como agregado, el capitán Herrera Linares, que serían despedidos en Guadalajara entre los vítores y aplausos de la población. Salieron de Madrid el 28 de julio, con dos globos cautivos, uno del tipo cometa, el *"Reina Victoria"* y otro esférico, el *"Urano"*, dos trenes Barbier y uno Arlé, y unos proyectores suministrados por Luis Bleriot. En la expedición iban también un médico, un veterinario, 5 sargentos y 102 soldados, además de 120 mulas y caballos, puesto que la Compañía de Aerostación era una "unidad montada", al proceder del Batallón de Telégrafos.



El coronel Pedro Vives Vich, creador del Servicio de la Aeronáutica militar y primer jefe del mismo.



Grupo de moros viendo maniobrar al "Reina Victoria" mientras se elevaba en Melilla para descubrir las posiciones del enemigo.

Una vez establecida la Unidad en Melilla, dieron comienzo sus ascensiones el 3 de agosto, que la realizó el "Urano", desde el campamento del Hipódromo y en ellas los observadores confeccionaron planos, croquis e hicieron fotografías del campo propio y del enemigo a la vez que dirigían el tiro de la artillería. En muchas ocasiones sus servicios fueron de gran importancia para el desarrollo de las operaciones, como ocurrió el 17 de octubre en que gracias a la observación aeroestera se pudo proteger la retirada de varias unidades de Infantería en situación comprometida, a la vez que, al permitir actuar con gran precisión a la artillería, se causó un enorme estrago a la Harka enemiga. Ello no impidió que a la noche siguiente los rifeños atacaran el campamento donde se alojaba la Unidad, y dispararan sobre un globo que se hallaba anclado y sobre los carros y las pilas de cilindros de gas, tras las que se parapetaron los soldados. Las operaciones continuaron hasta que con la conquista de Atlaten, el 25 de noviembre, se iniciara el cierre de la campaña. Finalizada la misma, a su regreso a la Península, la Sección de Aerostación fue recibida triunfalmente en Madrid y desfiló ante las autoridades militares y el pueblo de la capital.

En la memoria que posteriormente elevó al ministro de la Guerra el Estado Mayor Central, se ponía de manifiesto, a la luz de las experiencias obtenidas, la importancia de la cooperación aeroterrestre, que resumía así: *"Los servicios prestados para adquirir conocimientos del campo enemigo han sido de gran utilidad, toda vez que, aunque no pueda llegarse nunca con los procedimientos empleados a la exactitud de los levantamientos topográficos con un error determinado, en casos como el presente, en que era ignorado la forma del terreno en mucha parte de él, será muy razonable el empleo del Servicio Aerostático"*.

No sería excesivamente largo el paréntesis de paz en la zona de Melilla. En 1911 el Mizzián levantaría contra España a las Cábilas de la cuenca del río Kent y reanudadas las operaciones hacia allí marcharon de nuevo los aerosteros que en esta ocasión irían conducidos por el capitán Celestino García Antúnez, que llegó a Melilla en la segunda quincena de enero de 1913 con los tenientes Ferrer, Reixa, Ortiz Echague y Cañete. Tomaron parte en diversas acciones y prestaron, como en la anterior campaña, importantes servicios hasta su regreso en el mes de junio, después de muerto el Mizzián.



El teniente coronel Alfredo Kindelán Duany, cuando era capitán, en 1913, fue el jefe de la Escuadrilla Expedicionaria.

1ª ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA A MARRUECOS

El 27 de noviembre de 1912, el ministro de Estado del Gobierno español, Manuel García Prieto firmó, en nombre del Rey, un nuevo convenio hispano-francés tras largas conversaciones, en las cuales participaron El-Menebhi y El Mokri, dos ministros del Majzén marroquí. Por este acuerdo, España veía reducido el territorio sobre el cual venía ejerciendo el Protectorado, cuya superficie muy montañosa pasaba a ser de tan solo unos 25.000 kilómetros cuadrados y cuya población, eminentemente campesina, era de 763.000 habitantes y que en la zona del Rif era de raza bereber. El territorio de este Protectorado se dividía en cinco zonas, La Yebala, Gomara, el Rif propiamente dicho, el Kert y el Lucus, zonas que en total reunían 65 Cábilas. Por este acuerdo, España aceptaba la responsabilidad de ejercer el protectorado en este territorio del norte de Marruecos, regiones que continuarían bajo la autoridad civil y religiosa del Sultán, pero administradas, con la in-

Mapa del protectorado español en 1909.



tervención de un Alto Comisario español, un "Jalifa" que el Sultán escogería entre dos candidatos propuestos por el gobierno español.

Designado Alto Comisario el general José María Vega, jefe de las fuerzas militares españolas, éste emprendió una serie de operaciones al objeto de someter a las Cábilas rebeldes a la autoridad del Sultán, al que no reconocían.

Para participar en dichas operaciones quiso contar con la cooperación del recién creado Servicio de Aeronáutica Militar y estudiar la posibilidad de emplear aeroplanos y globos para el apoyo de las fuerzas terrestres. Dicho Servicio estaba bien informado de las acciones aéreas que en 1911 se habían llevado a cabo durante la guerra Italo-Turca así como del lanzamiento de bombas a mano desde aeroplanos en operaciones militares realizadas por los turcos y los búlgaros en 1912 y 1913 respectivamente. Para ello se comisionó al coronel Pedro Vives Vich, como director del Servicio de Aeronáutica Militar, a fin de que comprobar sobre el terreno la viabilidad del empleo de los medios aéreos. El coronel Vives marchó a Tetuán en el mes de agosto y tras un detenido reconocimiento de la comarca, seleccionó el campamento de Adir, que posteriormente se convertiría en el aeródromo de Sania Ramel, situado en la orilla izquierda del río Martín. Era un terreno llano que distaba de Tetuán tan solo dos kilómetros y medio, aunque tenía el inconveniente de que estaba a tiro de fusil de los cabileños asentados en la orilla derecha, si bien era la única llanura despejada de la zona y cuyas dimensiones reunían las condiciones mínimas. Al mismo tiempo, el 14 de agosto de 1913, fue comisionado el capitán Barrón para marchar a Viena en comisión de servicio al objeto de recibir cinco aeroplanos del modelo *Lohner Pfeilfliegler*.

El día 30, el capitán Barrón se desplazó a la localidad vienesa de Aspern, donde la empresa Lohner había levantado un campo de pruebas para ensayar los aeroplanos así como visores de bombardeo y de puntería, coincidiendo allí con el Infante de Orleáns, donde ambos pudieron comentar las informaciones recibidas sobre los vuelos de ensayo y las experiencias realizadas. De estas experiencias ambos daría cuenta al capitán Kindelán.

Posteriormente el ministro de la Guerra aprobó la propuesta que le hizo llegar el coronel Vives Vich sobre la utilización de Sania Ramel y el 18 de octubre de 1913 ordena la organización de una escuadrilla, enviando un telegrama a Cuatro Vientos cuyo texto decía: *"Con objeto de marchar a África, si lo pide el general en jefe,*



ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación".

Los aerosteros, por su parte, organizaron una unidad que en ese mismo mes salió para Tetuán al mando del capitán Jiménez Millas y los tenientes Maldonado y Gautier y allí permaneció hasta febrero de 1914, después de participar en las operaciones en curso.

El 20 de octubre, solo dos días después de recibir el telegrama, informaba el capitán Kindelán, jefe de la Escuadrilla expedicionaria, de que todo estaba dispuesto.

Las vicisitudes de la Primera Escuadrilla están glosadas ampliamente en el artículo dedicado al nacimiento y desarrollo inicial de la Aviación Militar, por lo que sólo para dar continuidad al relato se resumen aquí algunos datos básicos que pueden haberse mencionado anteriormente.

La composición de la Escuadrilla era la siguiente:

- *Jefe de la Escuadrilla:* capitán de Ingenieros don Alfredo Kindelán Duany.
- *Pilotos:* capitán de Ingenieros Eduardo Barrón, capitán de Estado Mayor Alfonso Bayo, teniente de Infantería S.A.R. don Alfonso de Orleans y Borbón, teniente de Ingenieros Jenaro Olivé, teniente de Infantería Julio Ríos Angüeso, teniente de Ingenieros Antonio Espín, teniente de Infantería Luis Moreno Abella, teniente de Intendencia Carlos Alonso Llera y teniente de Sanidad don Carlos Cortijo, que actuaba además como médico de la Escuadrilla.
- *Observadores:* capitán de Estado Mayor Victoriano Castrodeza, capitán Carlos Cifuentes, capitán de Artillería Manuel Barrero, teniente de Artillería Manuel Ruiz de Arcante, teniente de Infantería de Marina Manuel O'Felar y Correoso y alférez de Navío Pablo Mateo Sagasta.
- *Personal auxiliar del Escalón de Tierra:* Maestro de Taller Quesada Guisasola (a veces volaba como observador), el fotógrafo Leopoldo Alonso (que sería el pionero en España de la Fotografía Aérea), único civil de la expedición, dos sargentos y 55 cabos y soldados.

La Escuadrilla estaba compuesta por once aeroplanos, 3 monoplanos *Nieuport VI-M*, 4 biplanos *Maurice Farman MF-7* y 4 biplanos *Lohner Pfeilflieger*.

El material de tierra estaba dividido en dos escalones: el primero constituido por un automóvil rápido y cuatro camiones con remolque. El segundo por un camión





taller y dos camiones almacén. Además como material de campamento se contaba con tres barracones *Besonneau* y 8 tiendas de campaña para el personal.

Toda la prensa madrileña se haría eco con grandes titulares de la partida de los aviadores y de los aeroplanos.

El día 23 llegaba por ferrocarril a Algeciras la expedición, que embarcó en el buque *Almirante Lobo*, para arribar a Ceuta al día siguiente. Este traslado se realizó así con objeto de ahorrar horas de vuelo y evitar posibles accidentes que redujeran su potencial. Una vez llegados al territorio africano y aunque fueron recibidos con cierto escepticismo por sus compañeros del Ejército, empezaron rápidamente los preparativos de montaje y puesta a punto de los aeroplanos. Cada piloto, con su observador y su mecánico se dedicó a desembalar y montar su aparato. A las 17 horas y 9 minutos, del día 2 de noviembre de 1913, volaba el primer avión español en África, un *Nieuport* pilotado por el teniente Alonso, con el alférez de navío Sagasta como observador. El primer vuelo solo duró 8 minutos. Poco después despegaron el Infante don Alfonso y el capitán Kindelán en un *Lohner* para efectuar el segundo vuelo y el primer reconocimiento sobre territorio enemigo.

Sobre esta primera escuadrilla expedicionaria recayó la responsabilidad y el honor de realizar los primeros servicios de guerra de la Aviación Militar española, consistentes en vuelos de prueba de los aeroplanos, vuelos de observación de las posiciones y de movimientos de tropas y bombarderos selectivos con visores muy rudimentarios lanzando las bombas a mano. En uno de estos servicios, cuya misión era sobrevolar y reconocer las posiciones enemigas del monte Cónico y el

La Cruz de Monte Arruit. Esta posición española caería el 9 de agosto de 1921, siendo hecho prisionero su jefe, el general Navarro y 800 de sus hombres, siendo pasados a cuchillo muchos de ellos.

Soldados transportando bombas hacia un Breguet XIV.





Julio Ríos Angüeso

Manuel Barreiro Álvarez

Dieciséis días más tarde de la llegada a Marruecos de la primera escuadrilla expedicionaria de la Aviación militar, el jefe de la misma, capitán Kindelán ordenaba se realizase el 19 de noviembre un vuelo de reconocimiento sobre los núcleos rebeldes que se encontraban en la ladera occidental del Monte Cónico. La misión fue asignada a la tripulación del aeroplano *Maurice Farman MF-7*, número 1, formada por el teniente de Infantería, piloto aviador, Julio Ríos Angüeso y el capitán de Ingenieros, observador de aeroplano, Manuel Barreiro Álvarez

La espesa vegetación que cubría el Monte Cónico y las nubes bajas reinantes en la zona favorecían la ocultación del enemigo de la vista de los dos aviadores españoles, razón por la cual el teniente Ríos Angüeso bajó con su avión hasta casi el ras del suelo, por lo que desde las alturas los expertos tiradores rifeños tuvieron a tiro al *Farman* en su vuelo rasante. Cuando el capitán Barreiro estaba terminando de realizar el croquis del terreno y la localización de las harkas rebeldes, éste recibió un disparo en el pecho y el teniente Ríos era alcanzado por dos balazos, uno en el vientre y otro entre las piernas.

El piloto, a pesar de la gran pérdida de sangre y del dolor de ambas heridas y ayudado por los gestos de Barreiro, no perdió la serenidad y con una gran serenidad logró regresar con el aparato al campamento general y aterrizar sin causar daño alguno al aeroplano.

Sacados los dos aviadores en muy grave estado y tras recibir una cura de urgencia fueron evacuados al hospital militar de Tetuán, donde permanecieron hasta poder ser trasladados a la Península.

La hazaña de Barreiro y de Ríos tuvo una gran resonancia en los medios de comunicación nacionales y extranjeros y obligó a que se iniciase el correspondiente juicio contradictorio por si se les podría conceder la Cruz Laureada de San Fernando. El Consejo de Guerra y Marina denegó su concesión al estimar que la acción no reunía los requisitos exigidos por el Reglamento de la Orden vigente desde 1962. Modificado éste por un Real Decreto de 5 de julio de 1920 y al amparo del Punto 1 del Artículo 58, les sería concedida a ambos la preciada Condecoración. Al teniente Ríos Angüeso lo fue por una Real orden de 11 de agosto de 1921 y al Capitán Barreiro por otra de fecha 26 de septiembre del mismo año.

El teniente Julio Ríos Angüeso era natural de Lanajos, provincia de Huesca, donde había nacido el 28 de febrero de 1888. Ingresó en la Academia de Infantería en 1906 y ascendió al empleo de Teniente en 1911. Un año más tarde, en el mes de septiembre, fue seleccionado para realizar las prácticas de vuelo en las escuelas de Guadalajara y Cuatro Vientos, obteniendo los títulos de Observador y Piloto de aeroplano de 2ª categoría y en junio del año siguiente el de 1ª. A lo largo de su carrera militar llegaría al empleo de General de División del Ejército del Aire y falleció a los 86 años en el Hospital del Aire de Sevilla en 1973. Fue el primer Laureado de nuestra Aviación Militar.

El capitán Manuel Barreiro Álvarez nació el 23 de octubre de 1880, en la localidad gallega de Bayona, e ingresó en la Academia Militar de Ingenieros de Guadalajara, donde tras finalizar sus estudios sería promovido al empleo de teniente en 1905. En el mes de abril de 1913 fue convocado por la Escuela de Aerostación de la capital alcarreña, para efectuar ascensiones en globo cautivo y libre, para posteriormente realizar en el aeródromo de Cuatro Vientos las pruebas de tripulante de aeroplano, obteniendo la titulación de observador el 6 de octubre y seis días más tarde el de piloto militar de 2ª categoría. La gravedad de la herida recibida hizo que ingresara en el Cuerpo General de Inválidos en 1920. Ascendido a general de división en el año 1934, falleció en julio de 1940 con tan solo 59 años.



área que rodeaba Lausién resultaron heridos, por fuego de fusil, el teniente piloto Ríos Angüeso y su observador el capitán Manuel Barreiro, era el 19 de noviembre y la primera sangre derramada por aviadores españoles en campaña. Ambos oficiales serían condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando, las dos primeras conseguidas por la Aviación Militar.

El Rey Alfonso XIII remitiría un mensaje al Alto Comisario español en Marruecos en el que felicitaba a los dos aviadores en los siguientes términos: *"Ruego a V.E participe a los dos aviadores heridos que los asciendo al grado superior y que los felicito por su brillante conducta, así como por el valor y la serenidad de que han*



dado pruebas. Déles un abrazo en mi nombre y lleve estas felicitaciones a la Orden del Día de los Ejércitos de Tierra y Mar".

Tras las gestiones de Barrón en Viena habían llegado a España una remesa de algo más de un centenar de bombas de aviación para arrojar desde aeroplano, con destino a la Aviación Militar. Así, el 17 de diciembre de 1913, los capitanes Barrón y Cifuentes en un *Lohner Pfeil* efectuarían el primer bombardeo operativo de la Aviación Militar española y el primero mundial utilizando rudimentarios visores de puntería y bombas especialmente diseñadas para aviación, lanzando sobre el poblado de Ben-Karik 4 bombas *Carbonit*, importadas de Alemania.

En la primera fase de la campaña, la Escuadrilla utilizó el aeródromo de Sania Ramel, que como ya se comentó estaba próximo a Tetuán, pero para proporcionar apoyo aéreo a las tropas de la Comandancia General de Larache hubo que habilitar un segundo campo en Arcila, próximo a Larache. El 31 de noviembre se desplazan al nuevo aeródromo tres *Maurice Farman* de Tetuán con tres pilotos y tres observadores.

Posteriormente el 29 de marzo de 1914 se inauguraba el aeródromo de Larache, a donde se trasladó la Escuadrilla *Farman* de Arcila, quedando este aeródromo, junto al preparado en Alcazarquivir, como campos auxiliares de Larache.

El 27 de febrero de 1914, aprovechando unos días de calma en las operaciones aéreas y que S.M. el Rey Alfonso XIII se encontraba en Sevilla se envió un avión a Tablada. El aeroplano, un *Nieuport VI-M*, tripulado por los capitanes Herrera y Ortiz Echagüe despegó de Tetuán y, después de 2 horas y 30 minutos de vuelo, llegó a Sevilla llevando el siguiente mensaje: "*En nombre del Ejército de África tengo el honor de ofrecer a Vuestra Majestad nuestro respetuoso saludo. Tetuán, 7 de febrero de 1914. El General Marina*". Por primera vez en la historia se cruzaba en vuelo el estrecho de Gibraltar, enlazando África con España.

La acción española en Marruecos optó por la línea de penetración pacífica y el plan del General Marina era irradiar su influencia desde las Comandancias Generales de Larache, Ceuta y Melilla, tres enclaves costeros cuya seguridad había que garantizar protegiendo sus comunicaciones internas. En cada una de ellos una fracción de la Aviación debía de auxiliar a las tropas de la guarnición y de ahí que el 16 de mayo de 1914 sale de Madrid otra Escuadrilla expedicionaria con destino al nuevo aeródromo de Zeluán, a unos 24 kilómetros de Melilla. La Unidad estaba compuesta por cinco pilotos y dos observadores e iba dotada de 4 aviones monoplanos *Nieuport VI-M* de 80 caballos.

La nueva Escuadrilla estuvo inicialmente a las órdenes de Herrera, la de Tetuán bajo el mando del capitán Barrón y Kindelán quedó como *Jefe de la Aviación de Marruecos*. Esta escuadrilla prestó su colaboración a la campaña que por tierras del Kert, Beni Bu Gafar y Beni Salem desarrolló el General Jordana.

Entre los más importantes servicios prestados por las escuadrillas figuran el croquizado y fotografiado de zonas no conocidas y, sobre todo, la comunicación inmediata al mando de los movimientos y situación de las fuerzas enemigas, y la corrección del tiro de la Artillería, dando a esta información detallada de los blancos a batir.

La actividad aérea no cesó a lo largo del año 1914, realizándose numerosos vuelos de reconocimiento y bombardeo en ambas zonas, Oriental y Occidental. El estallido de la Guerra Europea supuso un gran freno para la Aviación española en Marruecos.

Por una parte, imposibilidad de importar nuevos aviones, salvo los tres *Morane-Saunier* regalados en 1913 por el Conde de Artal y comprados a finales de año en París por el teniente Ortiz Echagüe. Por otras, razones de política internacional



Una línea de Fokker C. IV, fabricados por Loring, que participaron en la guerra de Marruecos entre 1924 y 1925.



Detalle de la forma del lanzamiento de las bombas Carbonit diseñadas para su lanzamiento desde un Lohner Pfeilflieger por los capitanes Barrón y Cifuentes.

que para evitar todo peligro a nuestra neutralidad, aconsejaron reducir casi la totalidad de las operaciones del Ejército en el Protectorado. Esta política no afectó a la actividad de la Aviación, pues los tres aeródromos permanecieron activos con unas pequeñas dotaciones de personal y material aéreo, que siguieron realizando misiones de reconocimiento y, esporádicamente, algún bombardeo. En Arcila continuaron estacionados los *Maurice Farman* hasta 1919 y en Tetuán y Melilla los viejos *Lohner* y *Nieuport* fueron sustituidos por los *Barrón Flecha*, de fabricación nacional, a partir de 1917.

En estos momentos de crisis para la creciente Aviación Militar el coronel Vives iba a volver a su arma de origen y el capitán Kindelán se haría cargo de la Escuela de Getafe, siendo sustituidos por el coronel Rodríguez Mourelo y el comandante Bayo.



Francisco Martínez Puche

El 28 de julio de 1921 un joven soldado murciano de 24 años realizaba una hermosa y heroica acción en las inmediaciones del aeródromo militar de Zeluán, en la que encontró la muerte, razón por la cual le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando. Se llamaba Francisco Martínez Puche y había nacido en Yecla el 18 de febrero de 1897, en el seno de una familia humilde de escasos recursos, por lo que se vio obligada a emigrar a Barcelona, donde nuestro protagonista consiguió especializarse como mecánico y conductor de automóviles. Al ser movilizado su reemplazo por la Campaña de Marruecos, el soldado Martínez Puche fue destinado a las Tropas de Aeronáutica en el aeródromo de Cuatro Vientos en febrero de 1919 y un año más tarde sería enviado al aeródromo de Zeluán, próximo a Melilla donde pasó a prestar sus servicios en la unidad de automóviles.

El 21 de abril de 1921 el general Fernández Silvestre ordenaba la retirada de Anual, como consecuencia de la caída de las posiciones avanzadas de Abarrán e Igueriben, retirada que se haría en medio del desorden y con el acoso y ataques de las harkas marroquíes de Abd-el-Krim el Jatabi. El resto de las tropas españolas lograría hacerse fuerte en Monte Arruit, donde un total de 3.000 hombres, muchos de ellos heridos y escasos de víveres y municiones, intentarían resistir a las órdenes del general Navarro.

El asedio del enemigo se extendería al aeródromo de Zeluán, que en 1921 contaba tan solo con una escuadrilla de 5 aviones De Havilland DH-4 a las órdenes del capitán Pío Fernández Mulero. El aeródromo distaba de la Alcazaba de Zeluán poco más de un kilómetro, que también quedó sitiada. El aeródromo y sus aviones estaba defendido por la escasa fuerza de 43 soldados al mando del teniente Vivanco, número que se vio incrementado por la llegada de una sección del 2º escuadrón de Cazadores de Caballería de Alcántara que se había batido en retirada desde Anual.

El 28 de julio el teniente Vivanco, ante la escasez de víveres y de munición, solicitó por medio del heliógrafo el envío de ayuda al capitán Carrasco, jefe de las fuerzas que defendían la Alcazaba, para poder continuar la defensa del aeródromo. Carrasco le contestó que podían ir a recoger tanto los víveres y las municiones, pero que le hiciera llegar agua ya que en la Alcazaba no tenían ya reserva del tan preciado líquido. El aeródromo se suministraba de agua de un pozo situado a unos pocos centenares de metros, pero para obtenerla había que hacer el servicio de aguada, que se realizaba por la noche ya que siempre los rifeños intentaban con el fuego de sus fusiles evitar que se llegase al pozo y a veces causaban algunas bajas.

Ante la alarmante situación se inició el servicio de aguada, pero que en esta ocasión había que hacerlo a la luz del día, por lo que el soldado Martínez Puche se ofreció voluntario, como había hecho frecuentemente otras veces con anterioridad.

Por Real Orden de 11 de julio de 1929, el Rey Alfonso XIII le concedió al heroico soldado la Cruz Laureada, en la que se exponían sus méritos:

“El Soldado del Servicio de Aviación Militar, D. Francisco Martínez Puche, se destacó por su valor y espíritu en la conducción de un convoy desde el aeródromo a la alcazaba de Zeluán a finales del mes de julio de 1921. Encontrándose asediado el aeródromo de Zeluán y la alcazaba del mismo poblado, escaseaban en el primero los víveres y municiones para continuar la defensa y en la segunda faltaba el agua. El soldado Martínez Puche se ofreció voluntario para ir en unión de otro individuo y transportar en un camión-automóvil agua a la alcazaba y regresar con víveres y municiones.

Para este efecto salió del aeródromo a media mañana del 28 de julio, en unión de otro mecánico, conduciendo la provisión de agua y consiguió llegar a la alcazaba, no obstante las dificultades que hubo de vencer atravesando el poblado y estación de ferrocarril de Zeluán, ocupados por numeroso enemigo, y una vez cumplida su misión en la alcazaba, salieron de ella con víveres y municiones, más no pudieron regresar al aeródromo, pues frente al poblado de Zeluán, el enemigo, que parapetado en el terraplén de la vía esperaba el regreso del camión, abrió intensísimo fuego sobre él, causando la muerte de sus dos conductores, malogrando una empresa que con tanto valor y espíritu se había iniciado”.

CONSECUENCIAS DE LA I GUERRA MUNDIAL

Durante dicha I Guerra Mundial, los aviadores de todo el mundo fueron afianzándose en el convencimiento de que la Aviación Militar desempeñaría un papel fundamental en cualquier conflicto futuro. Los años posteriores serían de intensos debates en los que se irían definiendo y estableciendo los primeros y fundamentales principios de empleo de las Fuerzas Aéreas en la Guerra. Pensadores militares europeos y norteamericanos irían expresando sus teorías sobre lo que más tarde se conocería como *Poder Aéreo*. Entre éstos estarían el italiano Giulio Dohuet, el británico Trenchard y el norteamericano William Mitchell.

Con un Breguet XIV con motor Hispano Suiza 8Fb como este, el teniente Carlos Morenés Carvajal, el 28 de octubre de 1919, uniría por el aire por primera vez el aeródromo de Cuatro Vientos con el de Tetuán.



En España, ya en 1916 se anticipaba a la mayoría de estos tratadistas aeronáuticos el entonces capitán Alfredo Kindelán Duany y en una serie de artículos presentaba sus ideas sobre cómo debería ser organizado “nuestro Poder Aéreo”. Entre otras cosas Kindelán afirmaba: *“Por razones varias, nuestra situación geográfica, que nos mantiene alejados del movimiento europeo, nuestras preocupaciones económicas y también la errónea actitud de la Prensa en general o por otras muchas causas, el caso es que no existe en nuestra sociedad el ambiente para crear y desarrollar la atención preferente para que se pueda adquirir el convencimiento de la importancia capital que para nuestra Patria tiene el problema aéreo... Un selecto grupo de sembradores de la nueva invención ha comprendido ya su importancia transcendental, y aquí y allá han expuesto sus opiniones y optimistas profecías... La Guerra futura se ha de resolver por el aire y la Aeronáutica militar volverá por los fueros del Arte Militar”*.

Kindelán afirmaría que: *“La Guerra Europea llegó demasiado pronto para el Arma aérea, por lo que hubo indecisiones y perturbaciones en los primeros días del conflicto, los más útiles e importantes para la aplicación de los servicios aéreos”*.



Aunque la fotografía no es de buena calidad, sí puede dar una idea real de cómo era la posición de Cudia-Tahar.

En lo que se refería a la Defensa de España, expresaba que: *“En nuestro país es de excepcional la importancia del problema aéreo... España es un campo atrincherado con una línea de fuertes; las plazas marítimas y fronterizas y tres obras destacadas, Baleares, Canarias y el Norte de África”*. En lo relativo a nuestra situación en el territorio norteafricano, concluía diciendo: *“En África, si nuestras fuerzas necesitan ser aprovisionadas, municionadas o repatriadas, solamente podrá realizarse por vía aérea, por lo que el estudio del problema demuestra que es soluble”*.

Pero la influencia del desarrollo de las operaciones aéreas en la I Guerra Mundial tendría una también una gran repercusión en la normativa de concesión de condecoraciones a los militares españoles, pues obligaría, nada menos, que a modificar el Reglamento de la Real Orden de la Cruz Laureada de San Fernando. Efectivamente, en las operaciones aéreas en el Teatro Europeo se realizaron numerosísimas acciones de reconocimiento, ataque contra objetivos de superficie y contra globos así como combates aéreos. Pero cuando la Orden de San Fernando fue creada por Real Decreto de 31 de agosto de 1811, ni entonces ni posteriormente los autores de las diferentes disposiciones que irían modificando su Reglamento, pudieron vislumbrar que algún día habría que concedérsela a un aviador. Sería el Real Decreto de 5 de julio de 1920, cuando en su Artículo 58 se determinaban por primera vez cuales eran las acciones de carácter extraordinario que podían dar derecho a la Cruz Laureada al tripulante de un avión militar. El mencionado artículo establecía:

1º- Resultar herido de gravedad tripulando un aparato durante un vuelo de reconocimiento del territorio enemigo, sufriendo fuego, y regresar con el avión después de finalizar la misión



El conocido dibujante de la época, Martín Rivera, muestra la forma de como nuestros aviadores abastecían desde el aire a las posiciones sitiadas. El agua se entregaba en barras de hielo contenidas en sacos para asegurar que no se perdía en la entrega.

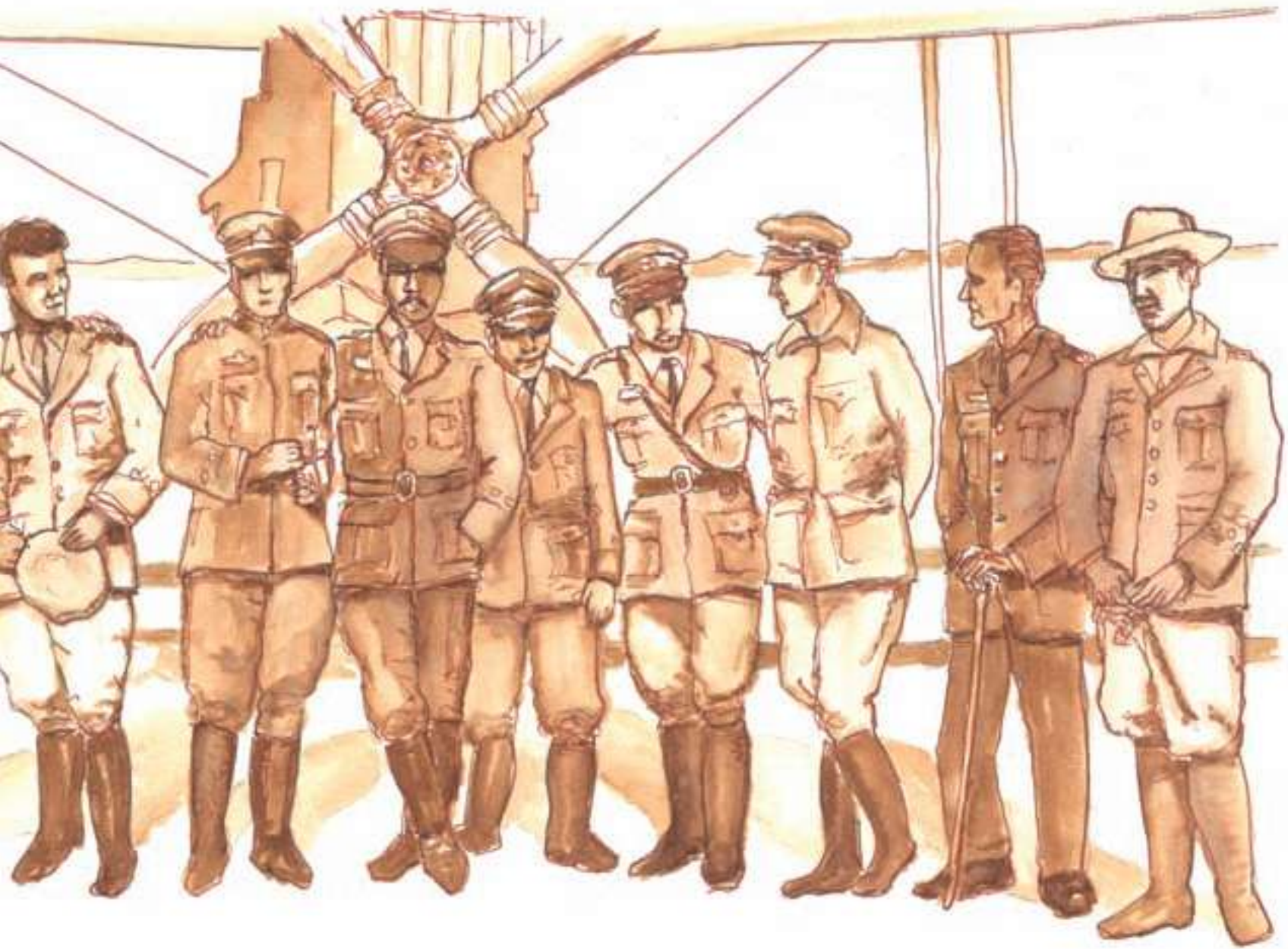
2º- Combatir contra fuerzas aéreas enemigas superiores en número, velocidad y armamento o contra artillería antiaérea, perdiendo un tercio o más de sus unidades, si se trata de una escuadrilla o sufriendo averías graves si es un solo aparato, siempre que se logre el objetivo ordenado, por medio de evoluciones de gran pericia y valor en el que dirige la operación.

3ª- Apagar el fuego de una batería antiaérea que cause graves daños a la aviación enemiga, acercándose a tiro de ametralladora y perdiendo un tercio de sus unidades.

4ª- Derribar uno o más globos cometas enemigos cuya observación sea muy perjudicial estando defendidos por unidades de aviación iguales o superiores en número, armamento o velocidad, haciendo uso de medios para provocar la explosión del globo, que exijan acercarse a él a distancia de tiro de cohete y regresar con el aparato a las líneas propias.

5ª- Combatir contra fuerzas terrestres de todas las armas, a distancia de fusil, deteniendo su avance o rechazándolo, siempre que éste sea su principal objetivo y el enemigo tenga superioridad de fuego sobre los aeroplanos.

La promulgación de este Real Decreto permitiría conceder en 1921, es decir ocho años más tarde, la Cruz Laureada de San Fernando al capitán de Ingenieros y observador Manuel Barreiro Álvarez y al teniente de Infantería piloto aviador Julio Ríos Angüeso, a quienes se les había negado en junio de 1914 el ingreso en la Orden. El entonces Consejo de Guerra y Marina consideró que los hechos realizados



Juan Antonio Ansaldo Vejarano

Después de la intensa y brillante actuación de la Aviación Militar española durante la llamada “Operación de Desquite”, que finalizaba a comienzos del otoño de 1923 y con la cual las fuerzas españolas habían recuperado todas las posiciones españolas perdidas tras la triste retirada de Anual en 1921, el líder rifeño Abd-el-Krim intentó levantar el ánimo de sus harkas divulgando informaciones de que iba a disponer de aeroplanos capaces de bombardear las posiciones españolas.

La Comandancia Militar de Melilla no hizo oídos sordos a los rumores que provenían de las kábilas marroquíes y por medio de sus confidentes tuvo noticias que en 1921 Abd-el-Krim había adquirido tres aviones tipo Durrall o Potez-15 en Argelia que, pilotados por un mercenario francés, llamado Periel y dos bosnios podrían en su momento bombardear Melilla y el Peñón de Alhucemas. Parece ser, sin datos no fielmente confirmados, que el líder del Rif tenía tres aviones más que había tomado a los españoles después de otros tantos aterrizajes forzosos. Los aviadores españoles efectuarían números vuelos de reconocimiento intentando localizar los aparatos y por fin el 22 de marzo de 1924 varias fotografías aéreas demostraron la existencia de un solo aeroplano en una excavación, próxima a una pista que se estaba terminando de aplanar y protegida por varias ametralladoras.

Varios aviones militares españoles realizaron al día siguiente de su localización un duro ataque, tanto con bombas como con ametrallamiento, contra el emplazamiento del aeroplano de Abd-el-Krim, siendo alguno de ellos alcanzados por el fuego de las ametralladoras enemigas, si bien ninguno fue derribado. En la acción se distinguió el teniente aviador Juan Antonio Ansaldo Vejarano, Auditor del Cuerpo Ju-

rídico Militar, por cuyo heroico comportamiento le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

La Real Orden de 7 de diciembre de 1926 que dispuso la concesión de tan preciada recompensa al teniente Ansaldo, señalaba lo siguiente:

“El 23 de marzo de 1924 salió del aeródromo de Tahuima con dirección a Tizzi Moren pilotando el avión Havilland número 51, a fin de destruir otro aeroplano enemigo que había sido descubierto el día anterior en este último punto, sacar fotografías de los efectos sufridos por el bombardeo y, en último término, bombardear la casa de Abd-el-Krim y los poblados cercanos de Bocoya o Beni Urriagel. Descubierto el aparato enemigo se arrojaron bombas desde una altura de unos 50 metros en las ocho pasadas dadas por encima del blanco... Después de haber inutilizado el aparato descubierto, fue el Teniente Auditor Ansaldo herido gravemente por un proyectil enemigo en la pierna izquierda; no obstante, conservó la dirección del aparato e hizo señas al observador del mismo para que se hiciera cargo de los mandos mientras él se vendaba y para que le dijese si había más bombas que arrojar. Recibida contestación afirmativa e indicación de la casa de Abd-el-Krim, se dirigieron a ella, reduciendo Ansaldo los gases, arrojando las dos últimas bombas que le quedaban. Realizado el cometido que se le confió, con extraordinario valor militar y técnico, recuperó el piloto del Havilland los mandos del aparato y aterrizó normalmente sin que éste sufriera avería ni desperfecto alguno”.

Terminada la Campaña de Marruecos, fue ascendido a capitán en 1927 y al llegar la República pidió la baja del Ejército. Participó activamente en la preparación del Alzamiento Nacional de 1936 y cuando el 20 de julio despegaba desde un campo improvisado en Cascaes, próximo a Lisboa, para trasladar al general Sanjurjo a Burgos para que asumiese el mando de los militares sublevados, sufrió un accidente en el que murió el general, resultando el capitán Ansaldo con heridas y quemaduras de importancia. Durante la Guerra Civil tuvo una activa participación y prueba de ello es que al terminar el año 1936 había realizado 135 misiones de guerra. Por su destacada actuación durante la contienda le sería concedida, en 1941, la Medalla Militar individual.

En el año 1940 fue designado agregado aéreo a las Embajadas de España en Londres y París. El 20 de abril de 1954 Juan Antonio Ansaldo murió en la localidad francesa de San Juan de Luz.



José María Gómez del Barco

En las primeras semanas del verano de 1924, nuevamente la rebeldía se extendía por la zona occidental de Marruecos, por lo que el Mando español decidió que se replegasen las posiciones más avanzadas. Durante esta retirada controlada la Aviación tuvo que realizar un esfuerzo muy intenso para proteger a las guarniciones que se replegaban, que se defendían con gran valor y heroísmo de los ataques de un enemigo bien armado.

La situación en la línea del río Lau era muy grave y solamente en el apoyo a Koba Darsa 5 aeroplanos fueron derribados, pero finalmente se pudo romper el cerco y las fuerzas de refuerzo pudieron entrar en la posición. Pero la posición de Solano, cercada, estaba al límite de su resistencia y sus hombres se quedaron sin agua. Para abastecerles de la misma, el 21 de agosto de 1924, despegó del aeródromo de Sania Ramel, próximo a Tetuán, una escuadrilla de *Breguet XIV* al mando del capitán Capaz con la misión de arrojar barras de hielo sobre la posición y al mismo tiempo garantizar su protección. Las barras de hielo, dentro de sacos, era la forma de abastecer de agua desde el aire.

El *Breguet número 114* responsable de proteger al jefe de la escuadrilla en su misión de lanzamiento, iba pilotado por el cabo José María Gómez del Barco y llevaba como observador al alférez Felipe Iruretagoyena. Cuando los aeroplanos llegaron sobre Solano, Gómez del Barco comenzó a ametrallar las trincheras desde donde los rifeños atacaban a los soldados españoles, siendo a su vez atacado por el fuego de fusilería y ametralladora del enemigo. El piloto entonces descendió disparando en vuelo rasante para atraer los disparos de los moros, siendo su avión alcanzado varias veces por los proyectiles enemigos, pero mientras tanto el capitán Capaz pudo lanzar las barras de hielo. Pero en estas pasadas Gómez del Barco recibió un disparo en la sien cerca del ojo izquierdo y casi de seguido otro le atravesaba el hombro derecho, sin embargo el joven aviador a pesar de las graves heridas y del dolor mantuvo su apoyo de protección al *Breguet* de su jefe que pudo terminar su cometido sin ser alcanzado por el fue-

go enemigo. El alférez había autorizado al cabo aviador que regresara al aeródromo, pero éste se negó a hacerlo hasta que el capitán le indicó que la misión había concluido con éxito, recuperándose Gómez del Barco en Sania Ramel con toda seguridad, aunque poco después hubo que ser sacado del aeroplano desvanecido y muy desangrado.

Por su conducta tan heroica, en la Orden de la Jefatura de Aviación del 26 de agosto, se publicó un artículo único, en el que se narra su comportamiento y se solicitaba del comandante general del territorio su ascenso al empleo superior y se le proponía para la Cruz Laureada de San Fernando.

José María Gómez del Barco nació en Valladolid el 19 de marzo de 1901 y tras terminar el Bachillerato y el primer curso en la Facultad de Medicina, decidió dedicarse a la mecánica. En 1922 se presentó voluntario en Ingenieros para el Servicio de Aviación y después del período de instrucción en Cuatro Vientos, solicitó ser trasladado a las escuadrillas de Marruecos, incorporándose al aeródromo de Nador donde fue ascendido a Cabo. En el año 1923 realizó prácticas de vuelo en el aeródromo burgalés de Gamonal como alumno piloto y posteriormente continuó las mismas en Cuatro Vientos, obteniendo el título de piloto militar en mayo de 1924. El flamante Cabo aviador consiguió ser destinado como tal al aeródromo tetuaní de Sania Ramel, donde pronto se distinguió por su habilidad para el vuelo, valor y serenidad, prueba de ello fue que tres meses más tarde realizaría la hazaña por la que se le concedería la Laureada por Real Orden de 26 de octubre de 1925 y que le sería impuesta en Tetuán por el también laureado general Sanjurjo, alto comisario y jefe del Ejército de España en África.

Ascendido a a suboficial, al terminar la Guerra de Marruecos Gómez del Barco fue destinado a Cuatro Vientos y ascendido a alférez en 1928. Al producirse el alzamiento militar en 1936 se negó para volar con la Aviación republicana por lo que fue arrestado en su domicilio, encontrándose su cadáver en la carretera de Aravaca, asesinado en la madrugada del 18 de septiembre de 1936, al parecer por elementos incontrolados.



Federico Ochando Chumillas

En el verano de 1924, las fuerzas españolas en Marruecos se habían replegado en el frente occidental a una línea fuerte definida por Ceuta-Tetuán-Larache y Arcila y a la de Tánger con Fez. De esta forma las unidades españolas podrían, cuando las circunstancias lo aconsejaran, devolver con fuerza duros ataques a las harkas rifeñas. Ello también se debía a la decisión del presidente del Gobierno, general Primo de Rivera, de obligar a Francia a una mayor colaboración en la lucha para acabar con la insurrección de Abd-el-Krim, porque con la retirada española quedaba al descubierto el flanco francés. Esta decisión tuvo una gran importancia pues desde entonces el caudillo rifeño comenzaría a hostigar a las tropas francesa que acabarían sufriendo en el río Uarga un desastre superior al nuestro en Anual, lo que hizo que Francia cooperase con España para derrotar a Abd-el-Krim y cuyo resultado sería el Desembarco de Alhucemas.

El 26 de septiembre de 1924 tres aeroplanos *Napier* despegaron del aeródromo de Auámara, próximo a Larache, con la misión de proteger a la columna al mando del coronel Prats que trataba de evacuar a los contingentes defensores de Tahar Berda y García Acero. Cuando llegaron a la zona de combate los aviadorez divisaron que la columna española iba a caer en una emboscada, pues detrás de un altozano próximo había una gran fuerza marroquí atrincherada y preparada para atacar a nuestras tropas. Sin dudarlo los tripulantes de los tres aviones *Napier* se dirigieron a bombardear y ametrallar a los rifeños pero al salir de la primera pasada el aeroplano pilotado por el teniente Gómez Spencer y que llevaba como observador al capitán Ochando Serrano recibió varios impactos del fuego marroquí, uno de los cuales alcanzó en un muslo a Ochando. El piloto Gómez Spencer al notar que su *Napier* número 63 había sufrido algunos impactos miró hacia atrás para mirar si su observador había sido herido y al comprobar que estaba sangrando decidió regresar al aeródromo, pero el Capitán le indicó que continuase la misión.

Siguiendo al jefe de la escuadrilla, Spencer prosiguió el ataque durante tres pasadas más y así Ochando pudo terminar de lanzar todas las bombas, que al caer en medio de las fuerzas enemigas, causaron grandes bajas. Seguidamente el piloto al conocer la gravedad de la herida del observador decidió aterrizar en Sania Ramel, pues el Hospital Militar de Tetuán tenía mejores medios para atender al herido que el de Larache, que mientras tanto se había hecho un torniquete en la pierna para contener la hemorragia. Segundos después del aterrizaje, Ochando fue sacado del avión sin conocimiento y ya no se recuperaría y moriría el 12 de octubre siguiente en el hospital militar.

El capitán Federico Ochando Chumillas había nacido en Madrid, el 6 de marzo de 1895 y nada más cumplir los 15 años ingresó en la Academia Militar de Caballería. Ascendido al empleo de teniente en 1915 obtuvo cuatro años después el título de Estado Mayor. Al año siguiente, destinado en el Regimiento de Regulares de Tetuán, participó en numerosas operaciones en la región de La Yebala, distinguiéndose por su valor en muchas de las acciones en las que participó, en particular en la realizada el 13 de mayo en las operaciones para la ocupación de Beni Amran.

Al ascender a capitán en 1921 pasó a pertenecer al Cuerpo de Estado Mayor, pero cumplida su misión como tal, a comienzos del año 1923 realizó el curso de observador de aeroplano, siendo destinado al aeródromo de Tauima, participando en varias de las misiones de reconocimiento y de bombardeo que se realizaron sobre la Bahía de Alhucemas. El 5 de julio de 1924, volando como observador con el capitán Eduardo González-Gallarza Irigorri, para abastecer de hielo a la posición de Caba Darsa, misión que había que realizar en vuelo rasante, el aeroplano resultó acibillado por los disparos de los rifeños resultó ileso, no así el piloto que sufrió graves heridas en un muslo y en la mano derecha. González-Gallarza sería condecorado por su heroica acción con la Medalla Militar individual.

Resuelto favorablemente el preceptivo juicio contradictorio, por Real Orden de 16 de mayo de 1928, el Rey Alfonso XIII le concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

por el capitán Barreiro y el teniente Ríos Angüeso durante su misión de reconocimiento aéreo en Monte Cónico en noviembre de 1913, no entraban en los requisitos exigidos por el Reglamento vigente desde 1862, reglamento obsoleto pero, al no existir aún en 1862 el Servicio de Aerostación y menos todavía, se pensaba en la posible existencia del aeroplano, no se podía concebir el que se pudiese realizar una acción militar desde el aire sobre un territorio donde el adversario podía utilizar armas de fuego.

LAS OPERACIONES AÉREAS EN MARRUECOS DESPUÉS DE LA I GUERRA MUNDIAL

Terminado el conflicto europeo resultaba tarea inaplazable la de dar cumplimiento a nuestras obligaciones en el protectorado. El Servicio de Aeronáutica debía de contribuir al cumplimiento de su misión, pero necesitaba medios mucho más modernos y cuantiosos.

Por otro lado, si bien es verdad que durante el conflicto europeo se intentó crear una verdadera industria aeronáutica española, al término del mismo el panorama cambiaba totalmente.

Fue en esta época cuando Eduardo Barrón proyectó el avión llamado "*Flecha*" que se fabricó en la fábrica Escoriaza de Zaragoza produciéndose 18 unidades, dotado de un motor Hispano Suiza de 140cv. Poco después, el mismo Barrón mejoró este avión que llevó su nombre y el indicativo "W" y el Capitán Sousa diseñó el modelo que se denominó AME "*mixto*" que se fabricó en los talleres militares de Cuatro Vientos. En 1917, la Hispano Suiza fundó en Guadalajara su propia fábrica de aviones, produciendo aviones de escuela *De Havilland DH-6* y, posteriormente *DH-9* con motor Hispano de 300 caballos. En el extranjero se adquirieron tres bimotores de bombardeo *Farman F-50*, (uno de los cuales llegaría en agosto de 1919 a Tetuán), ocho *Breguet XIV* y 16 de *Havilland DH-4*, todos sobrantes de la Gran Guerra.

A partir de octubre de 1919 empiezan a enviarse a Tetuán varios *Breguet XIV* en vuelo y uno de ellos, pilotado por el teniente Carlos Morenés Carvajal, sería el primero que llegaría directamente desde el aeródromo de Cuatro Vientos el 28 de octubre. Otros cuatro fueron transportados por ferrocarril y barco.

Con los primeros *Havilland DH-4*, con motor Rolls Royce, se organiza una escuadrilla destinada a Melilla. Tetuán y Larache son dotados con de *Havilland Rolls* y *Breguet XIV*, formando escuadrillas mixtas. Así y todo y ya con un mayor número de aeroplanos, fue constituido en enero de 1920 el Grupo de Escuadrillas de África, formado por las de Tetuán, Zeluán y de Larache.

Las operaciones se reanudan en agosto de 1919, dirigidas personalmente por Berenguer y se limitaron a la zona occidental hasta que en enero de 1920, el general Fernández Silvestre, que fue nombrado comandante general de Melilla, decidió operar también en la zona oriental, el territorio de Rif, sin esperar a coordinar con las operaciones en la zona occidental. Berenguer, compaginando la acción militar y la política, había conseguido notables éxitos y actuando de forma tenaz, metódica e inteligente iba ganando la partida al Raisuni. Las escuadrillas de Tetuán y Larache cooperaron activamente al movimiento de sus columnas con numerosos reconocimientos pero la escasez de su material limitó mucho su capacidad ofensiva. En la zona oriental, el general Silvestre llevó a cabo una arriesgada campaña acompañada de un éxito absoluto y tal vez excesivo. En unos meses conquistó un territorio varias veces superior al conseguido por sus predecesores en muchos años. La línea que alcanzó cubría Melilla desde Nador por Zeluán, Monte Arruit, Tistutín y Ben Tieb hasta Afrau en la costa. Durante el invierno fue extendiendo su dominio a las cábilas de Beni Said, Beni Ulíxech y Tensaman, después de haber



Formación de tres Breguet en vuelo.



DH-9 DE HAVILLAND



Formación
de tres DH-9 De Havilland.

alcanzado por el interior Tafersit, Bu Hafora y Annual. Cuando quiso ampliar su penetración más allá del río Amekran y establecer una posición avanzada en Abarrán, todo parecía estar próximo a su fin con la bahía de Alhucemas al alcance de sus vanguardias.

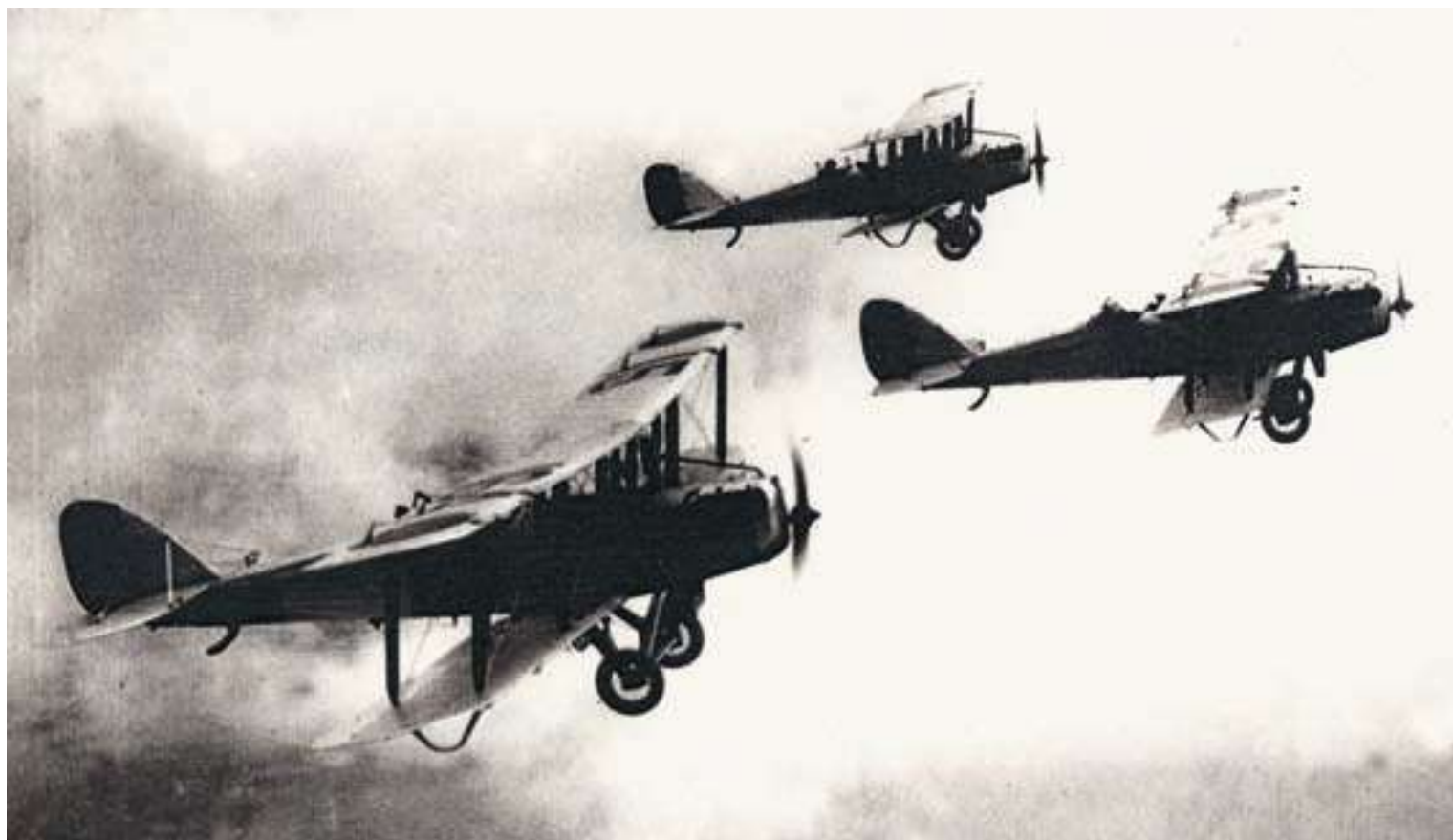
La escuadrilla de Zeluan apoyaba con entusiasmo todos esos movimientos y las exigencias de la campaña obligaron a reclamar mayor número de pilotos, que buena falta iban a ser necesarios, cuando las líneas del frente se hicieron demasiado extensas para el número de tropas desplegadas, poniendo en peligro el apoyo logístico y los avances del general Silvestre.

EL DESASTRE DE ANNUAL

La acometida del general Silvestre le había situado frente a la cábila de Beni Urriaguel, acaudillada por el hombre que era el alma de la rebelión: Sidi Mohamed Abd-el-Krim El Khattabi. La reacción de Abd-el-Krim se inició el 1 de junio de 1921 con el ataque a la posición de Abarrán, que fue aniquilada, por lo que el general Silvestre decidió detener la ofensiva. Viajó a Madrid para solicitar los refuerzos que sistemáticamente se le negaban y a su vuelta la situación se había tornado alarmante, viéndose obligado a defender un frente de 55 kilómetros con 4.000 hombres.

Igueriben, posición que sus fuerzas habían ocupado el 7 de julio, estaba en dificultades y efectivamente diez días más tarde era sitiada y cuatro días después, el 21, sucumbía sin que el general pudiera socorrerla desde Annual, punto en el que concentró cuantas tropas pudo reunir para proseguir su avance. Comenzaba la tragedia. Lo que pasó después es bien conocido. En un clima de absoluta desmoralización se ordenó la retirada y en ella murió el general Fernández Silvestre. La columna de socorro quedó sitiada y los envalentonados rifeños no tuvieron piedad y mataron a la casi totalidad de los prisioneros. La Comandancia Militar de Melilla había sucumbido y Abd-el-Krim era dueño del territorio; la propia ciudad de Melilla se encontraba en difícilísima situación.

Las escasas fuerzas aéreas disponibles colaboraron en su doble misión de restablecer la dignidad de España y de castigar a los rebeldes. La Escuadrilla de Melilla contaba con ocho aviones *De Havilland*, empleados durante toda la campaña, volando a todas horas en servicios de reconocimiento y bombardeo. El sábado 23 de julio, los *DH-4* de Zeluán bombardearon al enemigo que atacaba Tugunt y contemplaron desde el aire como nuestras fuerzas se retiraban en perfecto orden. La desorganización provocada por aquella situación afectó desastrosamente a las comunicaciones y, cuando al anochecer, la escuadrilla regresó, no tenía noticias de que las fuerzas enemigas estaban muy próximas al aeródromo, que fue atacado y cercado.





Ricardo Burguete Reparaz

El capitán de Infantería Ricardo Burguete Reparaz se incorporó al aeródromo de Cuatro Vientos, en el otoño de 1922, con el fin de comenzar las prácticas, estudios y vuelos programados para la obtención del título de observador de aeroplano y a su finalización pasó destinado al aeródromo de Nador para incorporarse a la escuadrilla De Havilland Rolls. En ese momento se encontraba en pleno desarrollo la conocida como "Campaña de Desquite", destinada a reconquistar todo el terreno perdido después del Desastre de Anual, por lo que participaría con su escuadrilla en todas las operaciones planeadas para la ocupación de las posiciones que se habían perdido, como Tafersit, Tizzi Aza y Tizzi Alma, entre otras. Posteriormente con su escuadrilla intervino en las acciones aéreas que se realizaron para levantar el cerco a Afrau y al mismo tiempo rechazar el ataque contra Tizzi Aza, logrando romper el cerco de esta posición y conseguir que entrara el convoy de socorro.

En octubre de 1923, tras realizar el curso de piloto, fue destinado al Grupo de Melilla, participando en diversas acciones destinadas a castigar con bombardeos los poblados y cosechas de las cábilas que apoyaban a

Abd-el.Krim para presionarlas y obligarlas a que dejaran de apoyar al caudillo rifeño. Pero cuando otro rebelde, El Jeriro, inició una serie de ataques contra las fuerzas españolas situadas en la línea del río Lau, la escuadrilla de Burguete tuvo que trasladarse al frente occidental para apoyar a las unidades aéreas del mismo, cooperando en la limpieza de enemigos del macizo del Gorgues y rechazar el intento de asedio de Xauen.

Mientras se fortalecía la posición de nuestras tropas en el Lau, en 1924 el cabecilla Muley Ahmed el Raisuni comenzaría una fuerte actividad con numerosos ataques en La Yebala que obligó a tener que evacuar diversas posiciones españolas difíciles de mantener, para concentrarse en la zona de Beni Arós. El 9 de octubre de 1924, el capitán aviador Ricardo Burguete recibió la orden de despegar para localizar la situación del enemigo y como consecuencia de su acción le sería concedida por Real Orden, de 19 de julio de 1927, la Laureada, que citaba los méritos para ello:

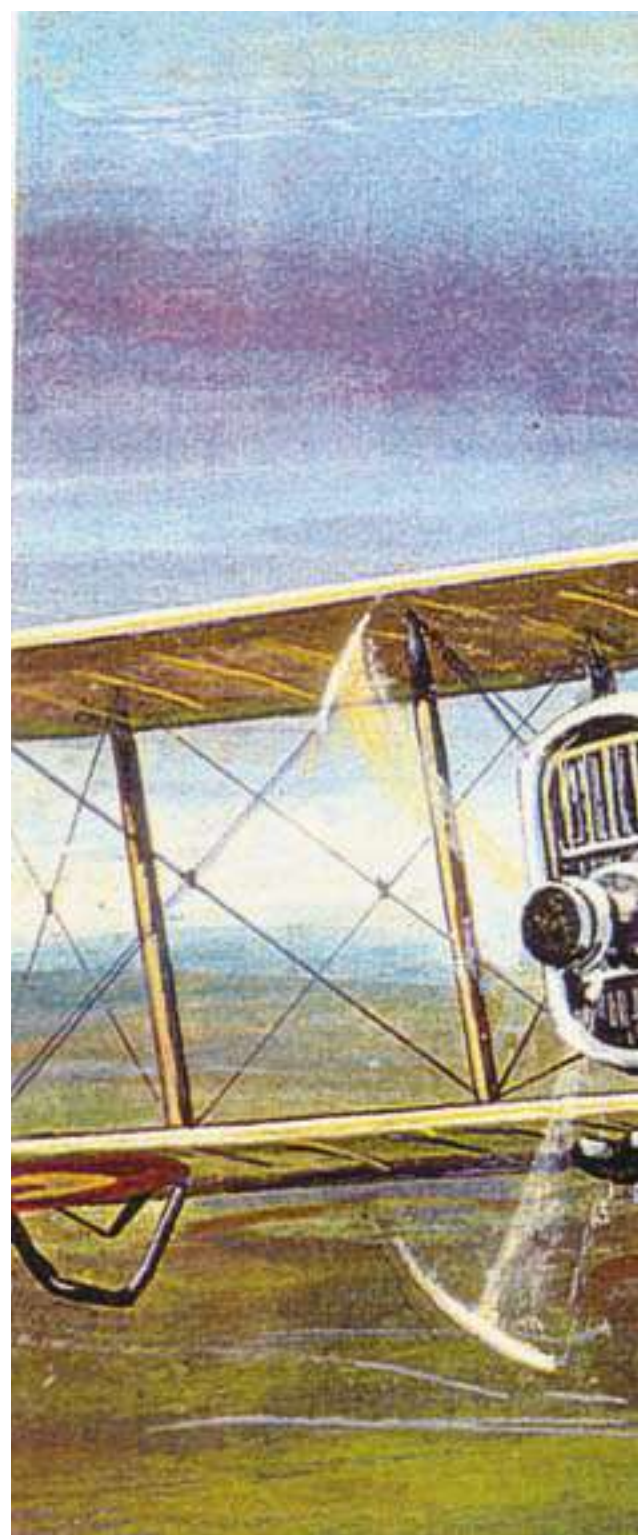
"La misión la realizó con un aeroplano blindado, (por lo que carecía de sistema doble mando para el observador) llevando ocho bombas y dos tambores de ametralladoras. Al llegar al campamento nº 1 del sector de Maxherat descubrió al enemigo situado en los poblados de Gayucar y Demma y en las lomas que dominan estos poblados, y para conseguirlo hubo de efectuar el reconocimiento volando muy bajo, pues la espesura de la maleza impedía descubrir su verdadera situación. Fijada ésta, comenzó el bombardeo y una vez terminado descendió aún más con el aparato para hacer más eficaz el tiro de ametralladora. Estando disparando el último tambor recibió el Capitán Burguete una herida en el costado izquierdo y no obstante tal herida, consideró el Capitán que podía seguir volando, como así lo hizo, en dirección al macizo enemigo de Alí.Xenif, hasta que el aparato recibió un balazo por dentro del blindaje que al rebotar hirió en el vientre al interesado y que al notar que se ahogaba por la gran hemorragia que sufría y terminada la misión que se le había confiado, agotadas todas las bombas y cartuchos de que disponía, decidió con esfuerzo supremo de voluntad y a pesar de su gravísimo estado, salvar al observador y al aparato virando en dirección a las posiciones no sitiadas, logrando tomar tierra cerca de Taatof a pesar de las malas condiciones atmosféricas. Al tomar tierra hubo de ser sacado por el observador y conducido al hospital en estado gravísimo, pues presentaba una herida con orificio de entrada por la región hepática y de salida por el epigastrio, además de otra muy grande con desgarró y destrucción de las paredes abdominales en la región apendicular que dejaba al descubierto la masa intestinal".

Ricardo Burguete Reparaz, había nacido en San Sebastián el 14 de marzo de 1899 y era hijo del General de Infantería Ricardo Burguete Lana, Caballero Laureado de San Fernando en la campaña de Cuba. Ingresó en la Academia de Infantería con tan solo 15 años de edad. Ya con el empleo de teniente solicitó, en 1920, ser destinado al Grupo de Regulares Indígenas de Melilla nº 2, recibiendo su bautismo de fuego el 7 de mayo con la ocupación y posterior defensa de Tamasusit. Días más tarde participó en los combates para la ocupación de Dar Drius. Luchó en Tafersit, protegió al convoy de heridos de Hamuda y permaneció hasta finales de año en distintas posiciones.

En 1921 combatió en Abarrán y el 22 de diciembre, que había sido destinado nuevamente a Regulares, resultó gravemente herido en un durísimo combate durante una acción, en la que resultarían derribados tres aeroplanos, para conquistar Tensalet. Después de haberse recuperado de las graves heridas por la que fue Laureado, fue destinado a Cabo Juby y en 1930 tras un aterrizaje forzoso por una avería en el motor fue capturado por unos indígenas durante 20 días hasta que fue pagado su rescate. En 1931 fue destinado como jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo de Los Alcázares, pero resentido de sus graves lesiones moriría repentinamente el 21 de mayo de 1934.

Al día siguiente la escuadrilla perdía sus aviones al caer el aeródromo en poder del enemigo. La resistencia de las tropas de Aviación e Infantería fue heroica, distinguiéndose notablemente el soldado Francisco Martínez Puche, que perdió la vida, siendo condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando, la tercera que se concedía a un miembro de la Aviación Militar.

El general Echagüe y el jefe de la Aviación, comandante Bayo, se encontraban con grandes dificultades para prestar el apoyo aéreo que la situación requería por no tener la posibilidad de sustituir el aeródromo de Zeluán. En Melilla no existía ningún terreno apropiado, por lo que se preparó la Hípica para acondicionarla como campo de aviación en el que se concentrarían los DH-4 de Tetuán y Larache formando una escuadrilla. El día 29 de julio tomaron tierra dos aviones, cuando el terreno aun no estaba totalmente preparado, un *Bristol Tourer*, tripulado por los capitanes Manzaneque y Carrillo y un *DH-4 De Havilland*, tripulado por los capitanes Moreno Abella y Beda, sufriendo este último muy graves averías al capotar en el aterrizaje. Recién llegados, el *Bristol* civil es enviado a hacer un reconocimiento para conocer la situación de nuestras fuerzas, siendo este avión el único medio aéreo de que dispuso el Mando durante cuatro días para recibir información de lo que acontecía. Además de estas informaciones de observación, Manzaneque y



Carrillo realizaron varios servicios de abastecimiento a los cercados en Monte Arruit (donde el general Navarro se defendía con 800 hombres), Alcazaba de Zeluán y Aeródromo. Los abastecimientos no podían superar los 50 kilos de víveres o municiones en cada vuelo.

El martes 2 de agosto, por fin, pudo aterrizar en la Hípica la escuadrilla organizada en Tetuán, mandada por el capitán Sáez de Buruaga, compuesta por cinco *DH-4*, que inmediatamente comenzaría a prestar servicios. Poca cosa para cambiar el curso de los acontecimientos, pero suficiente para dar fe de la existencia de la Aviación. Se luchaba contra reloj y Sanjurjo, que bastante consiguió con ofrecer seguridad a Melilla, tuvo que presenciar impotente la caída de Zeluán el 3 de agosto y la de Monte Arruit seis días más tarde, el 9 de agosto.

Aquellos sucesos tuvieron dramáticas consecuencias en el orden nacional, porque a la profunda conmoción que produjo la tragedia siguió, por primera vez en muchos años, una patriótica reacción de la opinión pública, que se dispuso a dar la debida y adecuada respuesta a Abd-el-Krim para dejar a salvo el prestigio nacional.

Una de las primeras medidas del gobierno de Maura fue la de solicitar de las Cortes la urgente aprobación de un crédito de 5.700.000 pts para la adquisición de material aéreo, propuesta que fue defendida por el nuevo ministro de la Guerra y aprobada el 16 de agosto de 1921. Con este presupuesto y con la aportación popular de una gran suscripción nacional en la que rivalizaron todas las provincias españolas, se compraron cerca de 40 *DH-4* y *DH-9* y ocho *DH-9A*, de los que estos últimos y los *DH-9* fabricados por La Hispano comenzaron a entregarse en 1922.

Precioso dibujo de un DH-4 De Havilland Rolls en vuelo.





Vista aérea de la Base del Atalayón de Mar Chica, donde pueden observarse cinco hidros Savoia S-16.

Todas las provincias destacaron por su generosidad y los aviones adquiridos por cada una de ellas llevaron su nombre. El capitán de la Guardia Civil Martínez de Vivar propuso esta idea y la reacción de las provincias, sociedades y particulares fue inmediata. Los Reyes bautizaron los primeros aviones que llegaron de Inglaterra.

Mientras tanto, Sanjurjo impulsaba la contra ofensiva y el día 17 de septiembre sus tropas reconquistaron Nador, el 23 Tauima y el 24 Monte Arruit, donde nuestros soldados pudieron contemplar horrorizados y tristes los cadáveres en descomposición de miles de sus compañeros. La Aviación protegía todos estos avances y el 13 de octubre aumentaba sus fuerzas con una segunda escuadrilla de *DH-4* mandada por el capitán Moreno Abella, siendo continua la acción de la Aviación atacando los puntos en que se iba iniciar la próxima campaña.

Las dos escuadrillas entonces existentes se trasladan el 18 de octubre a Tauima, un campo inmediato a Nador, en el que a partir de entonces y hasta la independencia de Marruecos existió el aeródromo militar de Melilla.

En noviembre, se incorporaba una tercera escuadrilla a las órdenes de Joaquín González Gallarza y se constituía el que se llamó "*Grupo Rolls*" o segundo grupo de Marruecos, pues el primero se formó en la zona occidental con las escuadrillas de Tetuán y Larache, dotadas con *Breguet XIV* y en Tetuán una con *Ansaldo A 300*. El conjunto quedó al mando del coronel de Ingenieros Jorge Soriano. Los jefes de grupo eran los comandantes Aymat y Delgado Brackenbury.

Nacían así las Fuerzas Aéreas de Marruecos, con lo que se disponía ya de un poder aéreo de cierta consideración: Seis escuadrillas, que aunque no pasaban de ser una fuerza pequeña dieron un gran juego por su progresiva adaptación a las condiciones de la lucha y por el valor de sus tripulaciones.

La Aeroestación contribuyó también a las operaciones con una unidad al mando del capitán Martínez Sanz, que prestó importantes servicios, entre ellos facilitar la información que permitió destruir el cañón rebelde que desde el Gurugú disparaba constantemente sobre el cinturón defensivo de la ciudad. Intervinieron también los globos en las operaciones de la reconquista de Nador, Zeluán y Monte Arruit.

El año 1922 fue de gran expansión para las recién nacidas Fuerzas Aéreas de Marruecos. El 10 de enero, con la reconquista de Dar Drius (con el apoyo de la Aviación), Sanjurjo conseguía el objetivo principal de la campaña, que podía darse por concluida en su fase de castigo. El primer grupo, el de Tetuán-Larache, apoyó a las fuerzas que conquistaron Dra El Asef.

En febrero de 1922 Abd-el-Krim ataca el Peñón de Velez de la Gomera. Salen de Nador 21 aviones, bombardean las fuerzas enemigas, continúan a Tetuán y después de repostar vuelven al Peñón, bombardeando nuevamente al enemigo y continuando el vuelo a Melilla. En abril se enviaban otras dos escuadrillas a Tetuán para colaborar en las operaciones sobre Tazarut.

En la primavera, las escuadrillas de Marruecos habían recibido biplanos de reconocimiento y bombardeo *Breguet XIV*, *DH-4*, *DH-9*, *Bristol F 2B* y *Ansaldo A-300*, todos ellos, menos estos últimos, sobrantes de guerra, y a finales de marzo se incorporaron a Melilla tres hidroaviones Savoia S-16 procedentes de Los Alcázares.





Julián Nombela Tomasich

Cuando Abd-el-Krim sospechó a principios de septiembre de 1925 que el Desembarco de Alhucemas iba a ser inminente y que si se realizaba no podría evitar la invasión de una gran fuerza española que llegase hasta el corazón del Rif, planeó un durísimo ataque en el frente occidental contra la posición española avanzada de Cudia Tahar. Con esta maniobra el caudillo rifeño pensaba que podría llegar a la toma de Tetuán y así obligar a que el Desembarco de Alhucemas quedase frustrado.

Abd-el-Krim encargó la dirección de la operación a El Jeriro, quien disponía de una fuerza de 3.500 hombres bien adiestrados y equipados con 7 piezas de artillería, ametralladoras y morteros. El 3 de septiembre Cudia Tahar, defendida por tan solo una compañía de infantería y una batería de 70 mm., sufrió un durísimo ataque de las harkas rifeñas y como consecuencia del mismo quedaron destruidos los depósitos de agua, los parapetos defensivos e incendiadas las tiendas, pero a pesar de ello sus defensores resistieron esta primera embestida, si bien sufriendo muchas bajas y sin posibilidad de retirarse. A pesar que el Desembarco de Alhucemas estaba previsto para las primeras horas del 7 de septiembre, el general Primo de Rivera, consciente de la gran importancia que tenía mantener la posición de Cudia Tahar, ordenó retirar de la operación de desembarco al Grupo de aeroplanos *Breguet XIX* del aeródromo de Nador, próximo a Melilla, para que defendiesen y protegiesen la posición hasta que pudiera entrar en la misma la columna de socorro procedente de Tetuán. Los aviadores volaron sin descanso, excepto durante las horas de oscuridad, arrojando víveres, agua y munición a los soldados cercados, a pesar del mal tiempo y del fuego enemigo hasta que el día 13 fue liberada la posición, sufriendo la pérdida de 2 aeroplanos y 5 aviadores resultaron heridos de bala.

Durante las acciones aéreas efectuadas el 9 de septiembre, en medio de un fuerte temporal de agua y viento, y conociendo la crítica situación de Cudia Tahar, despegó del aeródromo de Sania Ramel el *Breguet n° 12* pilotado por el capitán Gallego Suárez Somontes que llevaba como observador al teniente Julián Nombela Tomasich, con la misión de aprovisionar a la posición y bombardear los grupos enemigos que la cercaban. Con el aparato cargado al máximo de medios de socorro y de munición, sobrevolaron la posición durante varias pasadas a unas escasas decenas de metros sobre las cabezas de los defensores para asegurar que los abastecimientos cayeran dentro del reducido perímetro de la misma. Durante la arriesgada acción el *Breguet* recibió varios impactos, uno de los cuales alcanzó a Nombela en la columna vertebral, quien pese a sentirse casi desvanecido hizo señales al piloto para continuar las pasadas para poder finalizar el lanzamiento de la carga y de las bombas contra el enemigo. Gracias a ello los defensores pudieron continuar su heroica resistencia, mientras la tripulación aérea regresaba a Tetuán donde Nombela aterrizó casi moribundo.

Por Real Orden, de 16 de noviembre de 1927, el Rey Alfonso XIII concedió la Cruz Laureada de San Fernando al teniente Julián Nombela Campos. Nacido en Madrid el 18 de julio de 1900, ingresó a los 16 años en la Academia de Infantería de Toledo, graduándose como alférez cuatro años después, marchando un año más tarde a Melilla con el batallón expedicionario del Regimiento de San Marcial. Recibiría su bautismo de fuego en el otoño de 1921 con la toma de Nador y del aeródromo de Zeluán y participó en la protección de numerosos convoyes de aprovisionamiento varias posiciones. Ascendido a teniente en 1922, intervino el socorro de Tafersit y de otras posiciones, combatiendo sin cesar durante casi dos años.

En 1924 solicitó ser admitido en el curso de observadores aéreos en Cuatro Vientos, completándolo en Los Alcázares, para ser destinado posteriormente al Grupo de *Breguet XIX*, con el que marchó a Melilla, encuadrado en la primera Escuadrilla que mandaba el capitán Mariano Barberán, con quien participaría en las primeras misiones de reconocimiento y bombardeo preparatorias del Desembarco de Alhucemas, hasta dirigirse en apoyo de Cudia Tahar. Nombela obtendría en 1927 en Alcalá de Henares el título de piloto y sería destacado nuevamente a Marruecos para participar en las últimas operaciones aéreas de la campaña. No participaría en nuestra Guerra Civil y en 1964, al llegarle la edad de retiro, por su condición de Laureado, fue ascendido al empleo de coronel. Murió en Madrid a los 85 años el 16 de marzo de 1986.

Posiciones de Sidi Mesand.



Estos fueron el núcleo sobre el que se constituiría posteriormente el grupo de hidros con base en El Atalayón a orillas de la Mar Chica. Con los *F.2B* y los *DH-9A* se formó en Melilla el tercer grupo de Melilla (Grupo Ligero), de tres escuadrillas. Antes, en febrero, una segunda escuadrilla de *Breguet XIV* sustituyó en Tetuán a los *Ansaldo A.300* y en el verano se constituyó en Larache una segunda de *Breguet XIV*, llegando por esta época los *Martinsyde* a Melilla. Con este incremento se organizó un nuevo grupo, que paso a ser el segundo, y las Fuerzas Aéreas quedarán constituidas en cinco Grupos:

- Grupo 1º (Tetuán): dos escuadrillas de *Breguet XIV*, al mando del capitán Pastor Velasco.
- Grupo 2º (Larache): igualmente con dos escuadrillas de *Breguet XIV*, al mando accidental del capitán Matanza Vázquez.
- Grupo 3º (Melilla): tres escuadrillas de *DH-4*, al mando del capitán J. González Gallarza.
- Grupo 4º (Melilla): dos escuadrillas de *Bristol F.2B*, una de *DH-9A* y otra de *Martinsyde*, al mando del capitán Moreno Abella.
- Grupo de Hidros (Mar Chica): una escuadrilla de *Savoias S.16* al mando del capitán White Santiago.

Los Grupos aéreos que habían cooperado a la conquista de Dra El Asef en la zona occidental y a la reconquista de Dar Drius, en la occidental, se mantuvieron activos y cuando la artillería de Abd-el-Krim, con artilleros mercenarios, al parecer franceses y alemanes, hundió en la isla de Alhucemas al mercante *Juan de Juanes*, y bombardeó el Peñón de los Vélez, respondieron con una serie de ataques a la costa en los que participaron los aviones de Tetuán y Melilla. También estuvieron presentes los aviadores en las operaciones que obligaron al Raisuni a refugiarse en las montañas y en esta ocasión una escuadrilla de *DH-4* de Melilla actuó junto a los grupos de Tetuán y Larache.

No faltaron tampoco los aviadores cuando en abril se tomó Dar Quebdani, ni en junio en las operaciones para la pacificación de la cábila de Beni Ulíxech, en la que los insurgentes derribaron un *Bristol F.2B*, haciendo prisioneros a sus tripulantes, teniendo que ser destruido el avión en tierra por las bombas de nuestras escuadrillas. El 26 de julio cayó mortalmente herido en vuelo sobre Azb-de-Nidar el teniente observador Ramón Ciria López, que fue el primer aviador español muerto en acción de guerra.

En verano de ese año se iniciaron los bombardeos nocturnos en Larache y Tetuán, bombardeando los primeros la Zauia de Tiliti y los de Tetuán lo hacen sobre Yebel-Alam y Xauen.

Antes de que terminara el mes, Kindelán sustituía al frente de las Fuerzas Aéreas de Marruecos al coronel Soriano, que había pasado a ocupar la Jefatura de

Aviación en su nueva estructura. Mantuvo su puesto de mando en Melilla y en él le llegaría la noticia, que llenaría de satisfacción a todos los aviadores, de que un Real Decreto, de 15 de septiembre de 1922, concedía la Bandera Nacional reglamentaria en los Cuerpos de Infantería al Servicio de Aviación y Estandarte, al de Aeroestación, *“en atención a los servicios prestados por el personal de Aeroestación y Aviación, a la lealtad de que han dado pruebas, y a la disciplina y valor de las tropas de dicho Servicio”*.

Días después, el 3 de noviembre, una Real Orden otorgaba la Medalla Militar Colectiva al grupo de escuadrillas de Aviación de Melilla, *“por su trabajo eficientísimo y acción sobre el enemigo y de cooperación con otras fuerzas en cuantas operaciones y reconocimiento se efectuaron desde el 29 de junio de 1921 hasta el 29 de septiembre último, muy especialmente en los vuelos de aprovisionamiento de las posiciones de Zeluán, Monte Arruit y fábricas de harinas de Nador, asediadas por el enemigo; en el bombardeo nocturno de la Zauia de Tiliti y en la ocupación de Inguntz, demostrando siempre su pericia, entusiasmo y valor”*.

En los postreros días de octubre las escuadrillas del sector oriental, las que habían merecido tan alta distinción, cooperaron en el avance hacia Annual, durante el que se ocuparon Tafersit y el collado de Tizi Aza. Días más tarde, en noviembre, nuestros aviones intervinieron en la defensa de Afrau en la costa y con su recuperación el gobierno decidió dar fin a las operaciones. Se había reconquistado todo lo perdido en 1921 y a ello contribuyó también la Aeroestación Militar.

En el año 1922 se arrojaron unas 333 toneladas de bombas de trilita y 3.000 bombas incendiarias y se realizaron numerosos levantamientos topográficos y fotografías del terreno enemigo.

En la última fase también aparecieron los aviadores y aeroesteros de la Aeronáutica Naval. En abril de 1922 el portaaviones *Dédalo* estaba ya transformado en estación transportable. Tras sus pruebas de navegación, la División Naval de Aeronáutica zarpó hacia Ceuta a cuyo puerto llegó el 3 de agosto. El *Dédalo* transportaba hidroaviones, *M.18* de escuela, *S.13*, *S.16* y tal vez algún *S.16* bis y un dirigible SCA. El día 6 de agosto sus hidroaviones efectuaron su primer bombardeo real sobre la playa de la Cebadilla, en la bahía de Alhucemas. Terminada la campaña a mediados del mes de noviembre la División naval regresó a su Base.

La tranquilidad en 1923 era grande pero incierta. Supuso una novedad, en estos primeros meses, la entrada en Servicio en la Base Aérea de Atalayón de los modernos hidroaviones *Dornier Wal*. Fue entonces cuando con el frente estabilizado y



Senén Ordiales González

Senén Ordiales González, nació en la localidad madrileña de Carabanchel Alto el 1 de noviembre de 1900 e ingresó en la Academia segoviana de Artillería en 1915. Ascendió a teniente cinco años más tarde, para pasar destinado con carácter voluntario al Regimiento Mixto de Artillería de Melilla, formando parte de los destacamentos de las posiciones de Kadia y Daar Queb Dani. Recibiría su bautismo de fuego en el ataque y conquista de Nador de Beni Ulixech. En 1923 se incorporó a los cursos de piloto de aeroplano en el aeródromo sevillano de Tablada, para efectuar posteriormente el de transformación en el de Cuatro Vientos, siendo destinado, en abril de 1924, al Grupo de escuadrillas expedicionarias, para combatir en Marruecos.

Cuando la *“Campaña de Desquite”* llegaba a su fin, Senén Ordiales participó como miembro del Grupo de Breguet XIV, más conocido como *“La Balumba”*, en las operaciones que la Aviación realizaba para mantener el frente estabilizado alcanzado tras el Desastre de Annual, dirigidas a minar la moral de las cábilas rifeñas leales a Abd-el-Krim, mediante continuos reconocimientos aéreos para mantener una valiosísima información y ataques contra el ganado y las cosechas. Pero en el frente occidental, el Jeriro, antiguo lugarteniente del cabecilla El Raisuni y ahora a las órdenes de Abd-el-Krim, había comenzado una serie de ataques que amenazaban las comunicaciones de nuestras tropas con los puestos avanzados y en la primera quincena de mayo fueron alcanzados varios convoyes españoles, siendo muy intenso el ataque realizado el 28 de junio contra el paso de suministros a la posición de Caba Darsa. Con este motivo, el Grupo *“La Balumba”* fue trasladado a la zona occidental, y desde el aeródromo Sania Ramel durante dos meses realizó una larga, dura y agotadora operación para abastecer a las numerosas posiciones asediadas y atacadas por una fuerza de cerca de 7.000 rifeños.

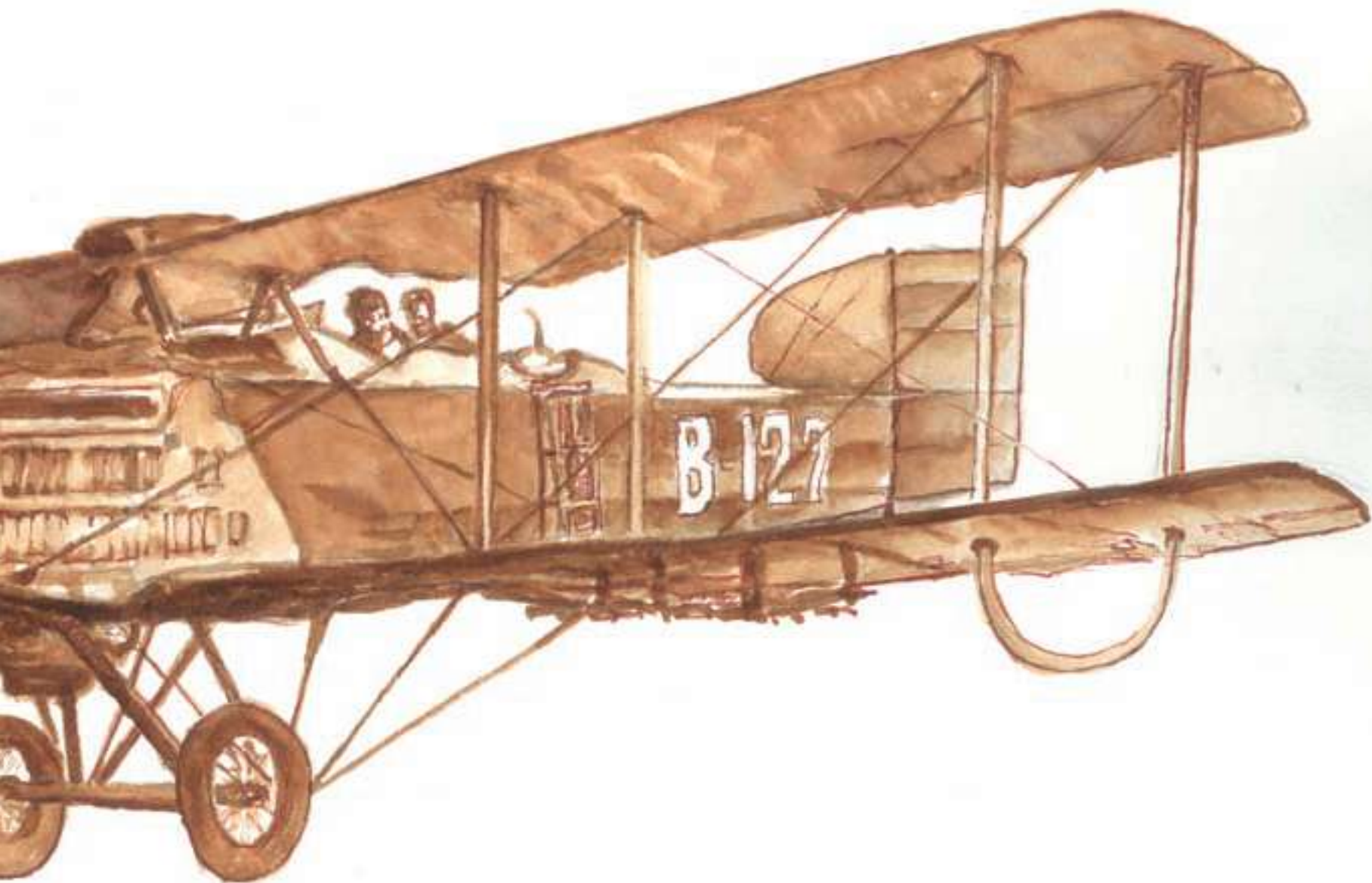
El teniente Ordiales tuvo una activa y decidida participación en los bombardeos de las fuerzas rifeñas y en la protección y abastecimiento aéreo de las posiciones de Caba Darsa y Solano, que hubo de realizar bajo duras condiciones meteorológicas, sobre un terreno muy accidentado y que había que realizar a muy poca altura, pero siempre bajo el fuego y alcance de la fusilería de las harkas rifeñas, que alcanzaban con frecuencia a nuestros aeroplanos que recibían numerosos impactos y a veces causaban algunos heridos y derribos.

Finalizado el traslado en el frente occidental, el Grupo de Breguet XIV inició una serie de acciones entre la que destacó la efectuada contra el cuartel de Abd-el-Krim, particularmente contra su casa en Axdir, siendo citado Senén Ordiales por el espíritu y gran celo demostrado en un bombardeo, realizado el 11 de octubre de 1924, sobre las trincheras enemigas de Dar Mizizian. El 19 de abril de 1925, nuevamente daría prueba de su valor mientras lanzaba sus bombas casi a ras del suelo contra el Had de Beni Buyari, al observar que el aeroplano Bristol nº 24 se había estrellado al ser alcanzado por el fuego enemigo. Sin dudar un momento, junto con su ametrallador el sargento Gutiérrez Lanzas, aterrizó próximo al lugar, defendiendo con su carabina a los cadáveres de los tripulantes del Bristol abatido hasta la llegada de fuerzas terrestres propias y despegar de nuevo con su aparato. Por esta acción le sería la Medalla Militar individual.

Durante las operaciones aéreas del Desembarco de Alhucemas tuvo una decidida participación, dejando patente su heroísmo sobre el Yebel Amekrán. La Real Orden de 4 de mayo de 1927, de concesión de la Cruz Laureada de San Fernando hacía constar:

“El 1 de octubre de 1925, el Teniente de Artillería D. Senén Ordiales y González pilotando el Bristol nº 15, descubrió en uno de sus vuelos de reconocimiento sobre Axdir a la altura de Yebel Amekrán un grupo de moros que transportaban un cañón. Para bombardearlos con mayor eficacia bajó con el Bristol hasta 60 metros de altura siendo herido en la cabeza por un proyectil enemigo, pero a pesar de ello continuó el bombardeo, recibiendo un segundo balazo en la muñeca derecha. Después de vendarse con la corbata del Sargento bombardero continuó la misión hasta arrojar todas las bombas, aterrizando entre Malmusi y Cala del Quemado sin averías en el aparato. Al descender a tierra perdió el conocimiento, salvando la vida gracias al inmediato tratamiento médico”.

Al producirse el Alzamiento de 18 de julio de 1936, Senén Ordiales, que estaba destinado en Madrid, se negó a prestar servicio al gobierno del Frente Popular, siendo encarcelado en la cárcel modelo, de la que fue sacado en la noche del 18 de agosto para ser asesinado.



en calma, y coincidiendo con la inauguración oficial de la Base Aérea de Tablada, se procedió a la entrega al Servicio de Aviación de la Bandera que le había sido concedida, completando los actos de la imposición a la Enseña nacional, de la Corbata de la Medalla Militar, que había sido otorgada al Grupo de escuadrillas de Melilla. Con tal motivo acudieron a la capital hispalense los Reyes y se celebró una concentración de aviones a la que acudieron las 4 escuadrillas distinguidas. En el viaje desde Marruecos a Sevilla moriría en accidente el comandante Palanca, que mandaba la formación que desde el Protectorado acudieron al acto.

Todo hacía presumir que Abd-el-Krim, envalentonado por la pasividad española, volvería a probar suerte y así lo denunciaron los aviadores y lo confirmó el 28 de mayo el capitán Mariano Barberán, jefe de la 1ª escuadrilla de *Bristol*, después de efectuar un reconocimiento de terreno. Grandes masas de moros se agrupaban en las proximidades de Tizi Aza, su presunto objetivo. Como era de esperar, se rompió una tregua de meses y la situación se salvó, momentáneamente, gracias a la oportuna intervención de las escuadrillas de Tauima, que en la acción perdieron una tripulación, siendo derribados varios aviones más, aunque sin bajas personales, recuperándose los aparatos.

Durante los días siguientes continuaron los ataques moros y los bombardeos y ametrallamientos de los aviones. Tizi Aza quedó prácticamente sitiada, pero el día 5 de junio, y con apoyo aéreo, pudo entrar un fuerte convoy en la posición. Los dos grupos de Melilla, con el apoyo de una escuadrilla de Tetuán llegada al afecto, se establecieron en un campo provisional próximo a Dar Drius, mucho más cercano a Tafersit que Tauima, y atacaron desde muy baja altura a los rifeños que hábilmente se ocultaban en las alturas que rodean a la hoyada de Tafersit. En una de las pasadas resultó gravemente herido el teniente coronel Kindelán, que volaba como observador del capitán Llorente, jefe de la segunda escuadrilla.

Los aeroplanos repetían insistentemente sus servicios sin más interrupción que la necesaria para regresar al aeródromo, repostar y rearmarse. Cuando a la caída de la noche la situación se había despejado, casi todos los aviones presentaban numerosos impactos de bala en sus planos y fuselaje. Esta forma de volar, que se



impuso en Marruecos, ocasionó la pérdida de muchos aviones y la baja de no pocos aviadores heridos en el aire. Fue una táctica que se denominó vuelo a la española. Miguel Sanchís la describió así: *"Volar demasiado alto -y mostrar una fotografía del compañero tomada desde abajo- era casi un deshonor.... volar muy bajo, un suicidio casi necesario; hubo observador que en vuelo rasante a 10 metros de altura sobre el enemigo no podía ver absolutamente nada, y en cambio resultaba herido el piloto y alcanzado el avión por numerosos impactos que, muchas veces procedían de una cota superior"*. Por su destacada intervención en estas acciones se concedió la Medalla militar a los capitanes Carrillo, Moreno Abella, Saénz de Buruaga, Rafael Llorente y Barberán, a todos los cuales les fue impuesta solemnemente el 22 de julio.

Un Breguet XIX en vuelo. Este modelo de avión llegaría a ser uno de los más emblemáticos de la Aviación Militar española en toda su historia.

A esta batalla por Tizi Aza siguió la que se libró en agosto por Tifarutin durante los días 15 al 22. La posición había quedado sitiada y en el esfuerzo por liberarla se luchó duramente. Las columnas de los coroneles Xeoane, Pintado y Olmos tuvieron que abrirse paso con la cooperación de los fuegos de la Aviación que además, abastecía a los defensores de la posición de cuanto necesitaban para mantener la resistencia. En estas acciones fue abatido el día 20 el aparato pilotado por el capitán Boy y dos días después sufrió igual suerte el del teniente Salgado. Ambos, y sus observadores, resultaron muertos, pero a los que resistían les llegaron puntualmente las cargas de estopines que perentoriamente necesitaban. Por su participación en estas jornadas recibieron la Medalla Militar otros cuatro aviadores: los capitanes Ramón Franco, Ortiz, Loriga y Eduardo González Gallarza.

No faltaron a esta campaña los aviadores de la Aviación Naval. La División Naval de la Aeronáutica, compuesta por el Dédalo, que llevaba a bordo G.M.18, algunos con motor Hispano de 300cv, 4 S.16 bis, el dirigible SCA y un globo cautivo, al que acompañaban dos torpederos. Prácticamente, el Dédalo y sus hidros quedaron absorbidos en misiones de salvamento de náufragos.



FOKKER C-IV



Félix Martínez Ramírez

En la localidad manchega de Las Pedroñeras vendría al mundo un 10 de septiembre de 1899 Félix Martínez Ramírez. Sus padres habían querido que estudiase medicina, pero él prefirió seguir la carrera de las Armas y en agosto de 1917 ingresó en la Academia de Infantería. Con el empleo de alférez, en junio de 1921 y formando parte del Batallón de Barbastro nº 4, pasó a prestar sus servicios en Marruecos en la zona de Tetuán y poco después fue destinado a la Policía Indígena. En 1922, integrado en la columna del comandante Girona combatió en numerosas acciones en el sector de Xauen, siendo citado como muy distinguido en la Orden del Ejército de África. Ascendió a teniente en julio de ese año y tuvo la posibilidad de demostrar su valor en numerosas ocasiones, en particular en dos operaciones de socorro y rescate.

En febrero de 1924 fue convocado para el curso de piloto como miembro de la 22 Promoción, iniciando sus estudios y prácticas de vuelo del curso elemental en el aeródromo de Albacete para seguir posteriormente el de transformación en Cuatro Vientos. A la finalización fue destinado al Grupo de *Breguet XIV* estacionado en Sania Ramel, próximo a Tetuán y casi de inmediato deseó entrar en acción, pero un accidente que le ocurrió al regreso de un servicio de guerra al capotar tras un aterrizaje en el campo encharcado de Sania Ramel estuvo a punto de cortar su carrera como piloto. Su fuerte constitución y su gran espíritu coadyuvaron a su rápida recuperación y después de cinco meses de hospitalización regresaría a su escuadrilla. El 8 de julio de 1925, cuando efectuaba una misión volando a muy baja altura fue derribado por el fuego de una ametralladora cayendo al mar donde él y su observador fueron rescatados ilesos.

Su escuadrilla de Breguet XIV, en principio, no fue incluida en la Agrupación aérea para el Desembarco de Alhucemas pero el furioso ataque lanzado el 3 de septiembre por Abd-el Krim contra la posición de Cudia Tahar con la intención de retrasar o se cancelase dicho desembarco, obligó a emplear no solo a la escuadrilla del Teniente Ramírez sino a retirar de Alhucemas otras unidades aéreas. Durante varios días la Aviación tuvo que emplearse a fondo y en estas acciones participó Ramírez teniendo que volar a escasos metros del suelo para asegurar que los abastecimientos de medicamentos, elementos de vida, hielo y munición caían dentro del pequeño perímetro de la posición.

Los rifeños habían emplazado varios cañones en la cima del Gorgues, desde donde comenzaron a disparar a diario contra Tetuán, causando con frecuencia algunas bajas y creando un ambiente de preocupación e inquietud. Aunque los aviadores habían intentado localizarlos sin embargo los marroquíes los escondían en cuevas sacándolos solamente cuando querían disparar sobre la ciudad. En una de estas misiones el teniente Ramírez fue alcanzado por una bala enemiga, y tras una cura de urgencia se negó a ser evacuado. De nuevo las harkas reanudaron sus ataques en el frente occidental y en los bombardeos de nuestros aviadores, el teniente Ramírez volvió a distinguirse, especialmente en una acción en Bugalech, lo que le serviría para ser propuesto para la Laureada, cuya Real Orden de concesión de 25 de junio de 1928 decía:

"El Teniente de Infantería, piloto aviador, D. Félix Martínez Ramírez, el 16 de mayo de 1926 tripulaba el aparato 101 de la segunda escuadrilla de Breguet y después de arrojar bombas en el barrio de Taserot y observar que ya no había enemigo se dirigió hacia los montes de Imamegait y Sidi Benicar donde se observaban grupos rebeldes. Descendiendo notablemente y llevado de su arrojo, permitió, no obstante los disparos del enemigo, reconocer y bombardear aquellos grupos, marchando siempre a reducida altura hacia el Imamegait, sufriendo intenso tiroteo del enemigo, del que resultó gravemente herido en el brazo derecho con fractura del húmero. Por avería del aparato no pudo dejar el mando al observador y con gran serenidad, a pesar de la herida, efectúa un viraje para pasar sobre el enemigo y lanzar él mismo la única bomba que le quedaba. Efectuado el ataque se dirige al aeródromo, en donde a pesar de la herida, aterriza de forma perfecta".

Al terminar la Guerra de Marruecos sería destinado como profesor de vuelo a la Escuela de Alcalá de Henares, simultaneando su cargo con el profesor en la Escuela de Clasificación de Guadalajara. El 6 de marzo al regresar de un vuelo y cuando iba a aterrizar en Guadalajara a los mandos de un biplano Avro 504K, el aparato dio un hachazo precipitándose contra el suelo, muriendo el entonces capitán Félix Ramírez horas después.

DUROS ATAQUES DE ABD-EL-KRIM CONTRA POSICIONES ESPAÑOLAS Y FRANCESAS

Cuando el general Primo de Rivera, se hizo cargo del poder, El Raisuni había perdido gran parte de su influencia y era abiertamente desobedecido por su lugarteniente *El Jeriro*, que se alió con Abd-el-Krim. Juntos planeaban un nuevo levantamiento general que iría dirigido no sólo contra España, sino también contra el jalifa y el propio Raisuni.

Apenas comenzó el año 1924, Abd-el-Krim, lanzó serios ataques contra las posiciones de la zona oriental y muy especialmente sobre Tizi Aza e Isen Lasen. En marzo un aparato de Taiuma descubrió en Bocoya un aeroplano adquirido por Abd-el-Krim en Francia; era el primer medio aéreo ofensivo con el que contaban los rifeños y se dio orden de destruirlo, lo que consiguió el teniente piloto del cuerpo jurídico militar Juan Antonio Ansaldo Bejarano, del grupo de Melilla, que el 24 de marzo, pilotando el *DH número 52*, después de conseguido su objetivo y a pesar de estar gravemente herido, bombardeó la casa de Abd-el-Krim y los poblados de Bocoya y Beni Urriaguel, por lo que le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando, siendo así el cuarto miembro del Servicio de Aviación que conseguía tan alta distinción.



BREGUET XIX



Dos aparatos Junkers F-13 de la Cruz Roja española, a petición del Rey Alfonso XIII, participarían como apoyo de socorro durante las operaciones del Desembarco.

El caudillo rifeño y su aliado *El Jeriro* realizaron en mayo una serie de ataques simultáneos a Sidi Mesaud, en la zona oriental, y a las posiciones de la línea del Lau, desde Xauen a su desembocadura en el Mediterráneo, entre las que destacaban las de Solano y Coba Darsa. En las eficaces operaciones de respuesta a estas agresiones participó en la zona oriental un grupo expedicionario de *Breguet XIV*, compuesto en su mayor parte por pilotos bisoños, que, muy mermado, pasó el 1 de julio a Tetuán, para proteger a los convoyes que aprovisionaban Coba Darsa, misión en la que ya había perdido la vida una de las tripulaciones de Tetuán. Volando en la forma acostumbrada, resultaron heridos el 5 de julio los capitanes Eduardo González Gallarza y Mariano Barberán, que era ya piloto, pero al día siguiente la situación sería resuelta con la llegada a la posición asediada de fuerzas del Tercio y Regulares que escoltaban un fuerte convoy. Casi todas las restantes posiciones del Lau atravesaban momentos difíciles y, en agosto, el cabo piloto José María Gómez del Barco ganó la quinta Laureada de Aviación en un vuelo de bombardeo realizado el día 21 sobre la posición Solano, que completó a pesar de haber sido gravemente herido al comenzar a ejecutar su misión. Dadas las circunstancias, el 2 de septiembre la Aviación de Tetuán recibió de Melilla el refuerzo



Felipe Matanza Vázquez

El éxito del Desembarco de Alhucemas traería la derrota de Abd-el-Krim a finales de mayo de 1926, lo que llevaría consigo la pacificación del frente oriental. En la zona occidental sin embargo continuaba una fuerte y tenaz resistencia en La Yebala de núcleos de rebeldes rifeños a pesar que combate tras combate las fuerzas españolas iban poco a poco desalojándolos de los abruptos montes del Magreb. Conquistado el mítico Yebel Alam, en cuya cima se encuentra la tumba de Sidi Muley Abselam Ben Mechix, conocido como el *santo más santo de Marruecos*, solamente quedaba a comienzos del verano de 1927 un último reducto por conquistar y era el macizo de Yebel Hezzana, defendido por la cábila de El Ajmás. La fuerte resistencia de estos rifeños no pudo impedir que después de un continuo e intenso bombardeo aéreo, el 4 de julio los hombres del teniente coronel López Bravo, pudieran abrirse paso hacia la cima del Yebel Hezzana,

Los aviadorees españoles continuaron patrullando armados las cumbres del macizo y observaron que aunque aparentemente algunos rebeldes parecía que deseaban rendirse, sin embargo desde algunos de los barrancos próximos se efectuaba un nutrido fuego de fusilería contra nuestros aeroplanos. Informado de ello el comandante jefe del aeródromo de Auámara y jefe del tercer Grupo de escuadrillas de *Breguet XIX*, capitán Félix Matanza Vázquez decidió salir ese mismo día como observador con uno de los aeroplanos, pilotado por el jefe de su escuadrilla capitán Gallego Suárez-Somonte para proteger a nuestras tropas en la coronación de la cima del Yebel Hezzana. Pasadas las 5 de la tarde y cuando sobrevolaban la cima del monte recibieron intensos y continuos disparos, por lo que el capitán Matanza ordenó al piloto, para poder localizar mejor a los enemigos que al observar la maniobra habían intensificado el fuego de fusilería, que descendiese con el aparato sobre los barrancos próximos. Entonces, teniendo el capitán Matanza perfectamente localizados a los autores de los disparos, en sucesivas pasadas ametralló y bombardeó a los rebeldes, causando numerosas bajas. Al salir de la última *Breguet XIX* recibió varios impactos alcanzando uno de ellos en el pecho a Matanza.

El capitán Gallego al advertir la grave herida del capitán observador comenzó la maniobra para regresar a Auámara, pero Matanza, haciéndole señales con la mano le ordenó dar una pasada más para poder lanzar la bomba que le quedaba y tras soltar ésta indicó a Gallego que podía regresar. Media hora más tarde llegaba al aeródromo el *Breguet* pero llevando muerto al capitán Felipe Matanza Vázquez que había sufrido una intensa hemorragia. Sería el último aviador caído en acción en Marruecos. Seis días más tarde, el 10 de julio, se daba por finalizada la Guerra que tanta sangre costó a los militares españoles.

Por Decreto de 6 de noviembre de 1934 del presidente de la República española se concedería al heroico aviador la Cruz Laureada de San Fernando, que sería la undécima conseguida por los pilotos de nuestra Aviación Militar.

El capitán de Infantería Felipe Matanza Vázquez era natural de Aguilar de Campó y nació el 19 de abril de 1886. Después de terminar sus estudios de bachillerato en Santander, sentó plaza en el Arma de Caballería en 1907 para, dos años más tarde, ingresar en la Academia de Infantería y en 1912 al ser ascendido al empleo de Alférez marchó a Marruecos con el Batallón de Cazadores de Llerena nº 11. En junio de 1913 recibió el bautismo de fuego en una acción en la que su unidad llevó la parte más dura del combate. Poco después de ser ascendido a Teniente un año más tarde sería seleccionado para realizar el curso de piloto aviador, comenzando por realizar ascensiones en globo y continuar en septiembre de 1914 las prácticas y vuelos para obtener el título de piloto militar que le fue concedido en diciembre de ese año. Al año siguiente participó en numerosas misiones de reconocimiento aéreo y como resultado de una acción de bombardeo efectuada el 16 de mayo de 1915, le fue concedida la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo.

Cuando en 1917 se reorganizaron las escuadrillas mixtas de los aeroplanos *De Havilland Rolls* y de *Breguet XIV A-2* para proteger los aeródromos de Sania Ramel y Auámara le sería confiado el mando de este último. Sería interminable recoger en estas líneas todo el historial aeronáutico militar de este extraordinario militar y aviador, que ofreció su vida en la protección de sus camaradas y compañeros en la conquista del Yebel Hezzana a quien desde aquí queremos testimoniarle nuestro homenaje y reconocimiento.

Un Breguet XIV al regreso de una misión



del tercer grupo, el llamado grupo *Rolls* mandado por Carrillo y al que éste dio por lema la frase: *Al toro*, mote que haría historia en Aviación.

El jefe del Gobierno, general Primo de Rivera, había viajado a África el día 10 de julio de 1924 para compulsar de manera personal y directa cuál era la situación y el sentir del Ejército de África. Encontró un ambiente de marcada hostilidad y la impresión que de allí sacó era, que cualquier tentativa de reducir o abandonar el territorio conquistado tropezaría con fuertes resistencias pero, a pesar de ello, decidió afrontar la situación, y el 4 de noviembre hizo público su propósito: evacuar las innumerables posiciones que se hallaban distribuidas por el territorio y reducir la parte ocupada a la situada a retaguardia de la que se llamó Línea Primo de Rivera.

En las acciones previas a la retirada, los aviadores tuvieron un intenso trabajo y el 4 de septiembre murió en vuelo el capitán Ángel Orduna, observador de Carrillo, y en los días siguientes el comandante García Gracia, los capitanes Altolaquirre y Luengo y dos suboficiales ametralladores bombarderos. El 28 de ese mismo mes caería el propio Carrillo, jefe del grupo, y su ametrallador, el suboficial Amat (ascendido a alférez). Su muerte fue un duro golpe para el Servicio, que perdía a uno de sus más valiosos y prestigiosos hombres. Sin duda una de las figuras más destacadas que tuvo Marruecos. En 1948, el entonces general Kindelán resumía y definía así la personalidad de Carrillo diciendo: *"Pensando sin pasión en todo lo sucedido, puede afirmarse que Carrillo fue el hombre mejor dotado que ha pasado por la Aviación Española"*.

Uno de los dos Breguet 26T fabricados por CASA y que era la versión sanitaria del Breguet XIX.





Fotografía histórica del momento del Desembarco de Alhucemas, donde las barcas al no poder rebasar las rocas del fondo del mar, obligaron a que los hombres de la Legión al mando del coronel Francisco Franco, tuvieran que llegar a la playa de La Cebadilla con el agua hasta el pecho.

La situación obligaba a reactivar el aeródromo de Larache y a él se enviaron durante el otoño varias escuadrillas expedicionarias procedentes de Melilla. Los combates continuaban intensos y duros y el 12 de octubre moría el observador del "DH.9", capitán de Estado Mayor, Ramón Ochando Serrano, herido el día 26 de septiembre y al que se concedería a título póstumo la sexta de las Laureadas de Aviación por su heroísmo en la protección de la retirada de las posiciones de Tahar Berda y Gracia Acero. El 9 de octubre obtenía la séptima el capitán Ricardo Burguete en un servicio realizado en Taatof, en el sector de Maxherat, misión que cumplió atacando reiteradamente al enemigo, a pesar de resultar dos veces herido y en la segunda de extrema gravedad.

El peligro que entrañaban estas misiones de apoyo y abastecimiento a las posiciones era atroz y tanto en el sector de Tetuán como en el de Larache los aviadores sufrían el eficaz tiro de los rifeños cuando en vuelo rasante se empeñaban en lanzar los suministros a las posiciones asediadas y ametrallar a quienes las atacaban. Era una táctica que alentaba notablemente a los infantes, pero sumamente onerosa para los aviones, muy vulnerables a los disparos de los cabileños emboscados en las alturas circundantes, desde las que hacían fuego a los aparatos de arriba a abajo.

La retirada de Xauen fue heroica y dolorosísima. Finalizó el 12 de diciembre y el 13 entraban de regreso en Tetuán las columnas del general Castro Girona mandadas por Franco Bahamonde y Núñez de Prado. La maniobra pudo realizarse con cierto orden bajo la protección de una aviación que se sacrificó a favor de sus compañeros de tierra y de unas fuerzas de choque, muy incrementadas.

En octubre pasaron a Larache los aviones del grupo *Rolls* y en Tetuán quedaron los agotados *Breguet XIV*, a los que se unieron en diciembre los *Fokker C IV* de la escuadrilla de Eduardo González Gallarza, formada con los primeros aviones de este tipo entregados por la fábrica Loring de Carabanchel.



La Escuadra española desplegada frente a la playa de la Cebadilla, donde se realizaría el Desembarco de Alhucemas el 8 de septiembre de 1925.

Todo este costosísimo esfuerzo parecía no haber servido para nada cuando el 13 de abril de 1925 Abd-el-Krim lanzó una ofensiva generalizada contra las posiciones francesas confirmando los temores de Francia hacia el creciente poderío del caudillo del Rif. Unos 4.000 rifeños iniciaron el ataque a lo largo del margen izquierdo del río Uarga y cinco días más tarde el frente francés cayó con estrépito, plantándose las harkas a las puertas de Fez y nuestros vecinos sufrieron una derrota de dimensiones semejantes a la que padecimos nosotros en Anual en 1921. Este desastre militar llevaría consigo la caída del prestigioso mariscal Lyautey que sería sustituido por el también mariscal Petáin, el héroe de la Batalla de Verdún de la I Guerra Mundial.

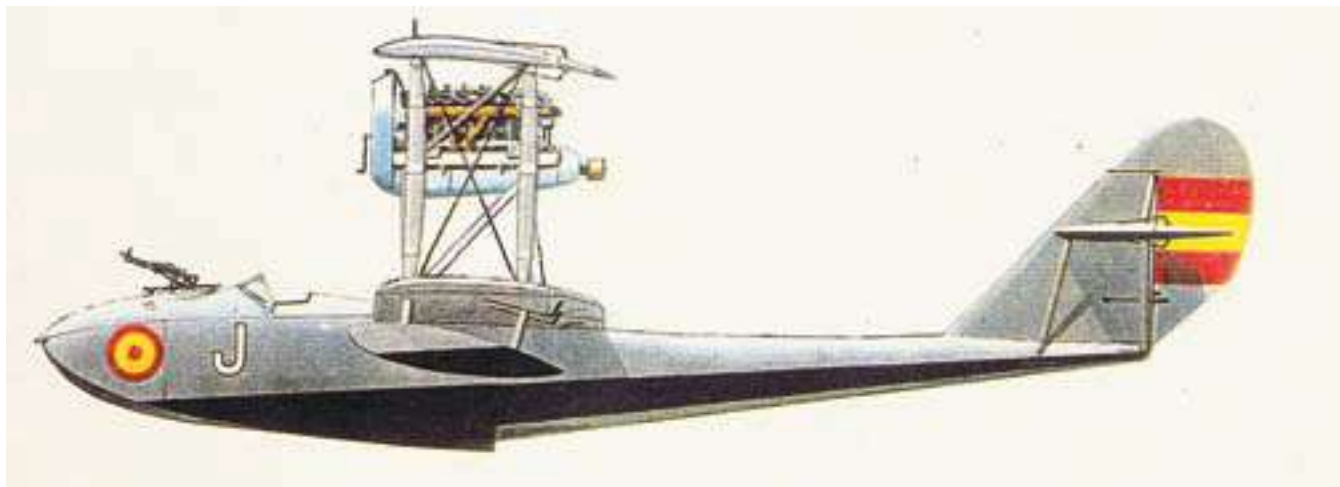
EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

El nuevo Residente francés en Marruecos, mariscal Petáin fue designado el 24 de julio y días antes, el 18 de junio, ya se había celebrado en Madrid una conferencia hispano-francesa en la que se llegó al acuerdo de asestar un golpe definitivo a los rebeldes rifeños. El 25 de julio se celebraron nuevas conversaciones, si bien hubo cierta resistencia francesa a que la operación militar a llevar a cabo fuera un desembarco en la Bahía de Alhucemas. Francia tenía aún fresco el recuerdo del desastroso resultado del Desembarco de Gallípoli, en 1915, en el que los turcos derrotaron el intento de desembarco de una fuerza anglo-francesa de 65.000 hombres, sufriendo el hundimiento de gran parte de los buques de guerra, la muerte de miles de soldados, un elevado número de heridos y de prisioneros. Pero el excelente concepto de la operación de los militares españoles para realizar el desembarco en la Bahía de Alhucemas, convencieron a los componentes de la Delegación francesa, que aceptaron finalmente el proyecto. El general Primo de Rivera aprobó que se llevara a efecto el desembarco en Alhucemas, cuyo Día D y HORA H se fijó inicialmente, el 7 de septiembre de 1925, a las 04.00 horas.

La operación consistía en poner en tierra 18.000 hombres, organizados en dos columnas, una procedente de Ceuta, al mando del general Leopoldo Saro y Marín y otra formada por la Comandancia General de Melilla, a las órdenes del general Emilio Fernández Pérez. La zona de desembarco abarcaba un frente de 8 a 10 kilómetros, en un punto de la costa que se extiende entre cabo Quilates y Punta de

Desembarco de Alhucemas





los Frailes. Simultáneamente, en el Protectorado francés las fuerzas de dicho país atacarían el Alto Uarga para obligar a Abd-el-Krim a acudir al nuevo frente, impidiendo de esta forma la concentración de sus fuerzas en la zona de la acción principal.

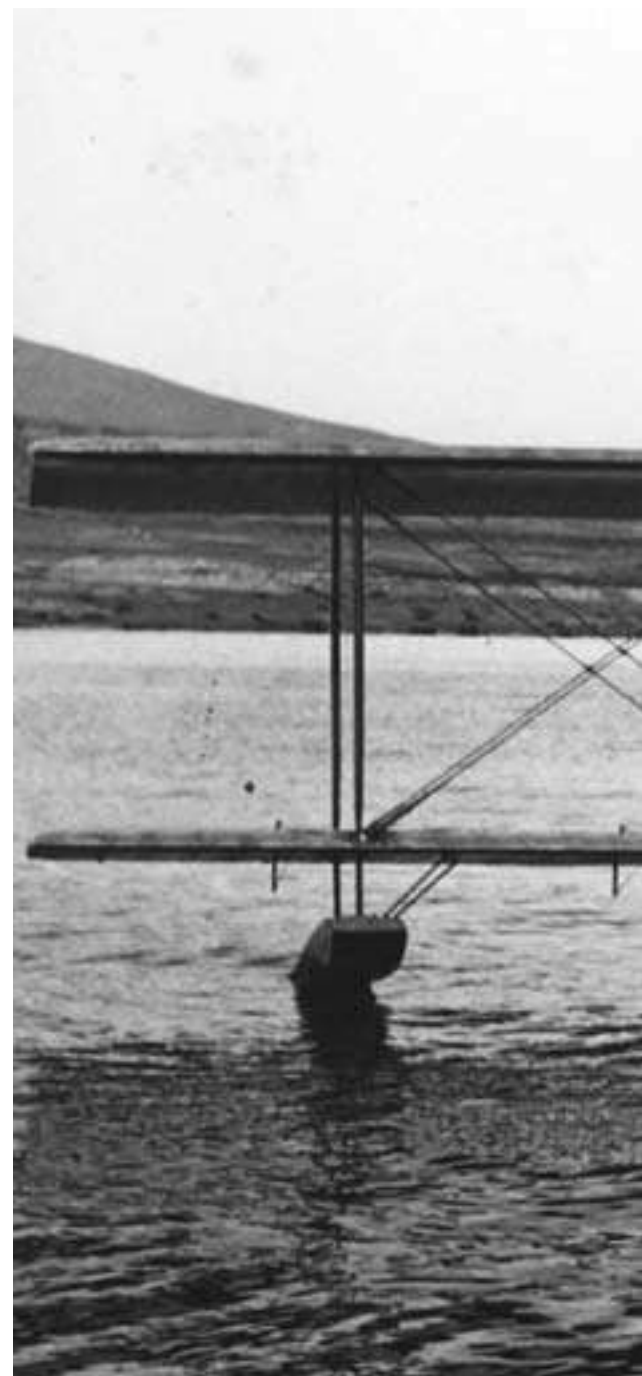
Los 18.000 hombres del Ejército español, de Infantería, Artillería, Carros de Combate, Ingenieros y Servicios y su material irían transportados en buques de nuestra Marina de Guerra y de la Compañía Transmediterránea y acompañados por tres barcos hospitales, “Villarreal”, “Andalucía” y “Barceló”, que tenían un conjunto de 350 literas para trasladar los posibles heridos a los hospitales de Algeciras y Málaga.

Para hacer posible el desembarco se formaron tres agrupaciones navales. La primera, llamada Fuerzas Navales del Norte de África, daría protección a la columna de Ceuta y llevaba como buque insignia al crucero “Victoria Eugenia” y la componían el crucero “Extremadura”, seis cañoneras, seis torpederos, nueve guardacostas de 4.500 toneladas y seis de 150 toneladas, más dos barcos algibes y tres remolcadores, a los que se sumarían 26 barcasas de desembarco K que habían sido blindadas y reforzadas. La segunda agrupación, que protegería a la columna del general Fernández Pérez, la integraban siete buques de la Marina francesa, al mando del almirante Hallier; el acorazado “Paris”, dos cruceros, dos torpederos y dos buques monitores. El Estado Mayor de la Armada decidió que para poder bombardear la costa desde mayores distancias y utilizar sus piezas artilleras de mayor calibre, se emplease la llamada Escuadra de Instrucción, que la componían, el buque insignia acorazado “Alfonso XIII”, donde estaba embarcado el general en jefe, Primo de Rivera, y el acorazado “Jaime I”, dos cruceros, tres contratorpederos y el portaaviones “Dédalo”, que llevaba a bordo seis hidroaviones de bombardeo y seis de reconocimiento, más un dirigible y un globo cautivo. A su vez la Compañía Arrendataria de Tabacos, la Compañía de Minas del Rif y la de Carbones y de la Almadraza facilitaron lanchas rápidas, barcasas para el transporte de ganado y lanchones de transporte. La unidades de nuestra Marina estaban al mando del almirante Yolí y las de la francesa del almirante Hallier.

El Mando combinado y conjunto lo asumió el general Primo de Rivera, el de las fuerzas de desembarco el Comandante General de Melilla, general Sanjurjo, el de las fuerzas navales el almirante Yolí y el de las fuerzas aéreas el General Soriano, Director de la Aeronáutica Militar.

Por otro lado, la Aviación Militar podía reunir en el área de Melilla alrededor de 300 aviones, pero se carecía de la capacidad necesaria para habilitar con tiempo suficiente buenos talleres, alojamientos para el personal y medios auxiliares en proporción adecuada para el mantenimiento en vuelo de todas las aeronaves. Por ello se decidió utilizar un número inferior y conservar en el territorio peninsular reservas bastantes que permitieran mantener la acción aérea el tiempo necesario. La cantidad de aviones que se concentró en el Norte de África para la operación duplicaba el número habitual desplegado en la zona, alcanzando la cifra de 136 aparatos de la Aeronáutica Militar, 18 hidroaviones de la Aeronáutica Naval, otros 6 de la Aeronáutica militar francesa y dos aviones cedidos por la Cruz Roja española. En total 162 aparatos.

Todos ellos deberían operar desde los aeródromos próximos a Melilla, con la excepción de 42 aparatos terrestres que lo harían desde Tetuán y Larache. Esta acumulación de medios y requisitos operativos aconsejó organizar las unidades aéreas de forma que hubiera el necesario escalonamiento de mando, para lo cual fueron agrupadas en tres Escuadras de dos Grupos de Escuadrillas cada una, quedando la Sección de Caza, los hidroaviones, aviones sanitarios y la unidad de Aerostación a las órdenes inmediatas del jefe de la Aeronáutica Militar, incluido los hidroaviones de la Aeronáutica Naval y los de la Aviación francesa. La necesidad de incluir una Sección de Caza obedecía a que existía el temor de que Abd-el-Krim hubiera podido adquirir más aviones después de la destrucción por los aviadores



españoles en 1924 de un aeroplano adquirido en Francia, en una acción aérea antes ya señalada.

Por orden de la Dirección de Aeronáutica, el 1 de septiembre de 1925 las Fuerzas Aéreas preparadas para el desembarco quedaron estructuradas de la siguiente manera:

- Director General de la Aeronáutica: General Jorge Soriano
- Primera Escuadra: Teniente Coronel Abilio Barbero
 - Primer Grupo: Comandante Luis Riaño Herrero
 - Dos escuadrillas de *Breguet XIV* (Tetuán)
 - Segundo Grupo: Comandante Luis Romero Basart
 - Dos Escuadrillas de *Breguet XIV* (Larache)
- Segunda Escuadra: Teniente Coronel Alfonso Bayo Lucia
 - Tercer Grupo: Comandante Joaquín González Gallarza
 - DH-9 Rolls*, *Potez-15 A-2* y *Napier DH-4* (Melilla)
 - Cuarto Grupo: Comandante Pio Fernández Mulero
 - Bristol F-2B* (Melilla)
- Tercera Escuadra: Teniente Coronel Alfredo Kindelán Duany
 - Grupo *Fokker*: S.A.R. Don Alfonso de Orleans
 - Fokker C IV* (Melilla)
 - Grupo *Breguet*: Capitán Felipe Díaz Sandino
 - Breguet XIX A-2* (Melilla)
- Unidad de Caza: Escuadrilla de *Nieuport 29-C-1* (Melilla)
- Unidad Independiente: Comandante Ugarte
 - Grupo de hidroaviones de El Atalayón
 - Dornier J Wal* y *SIAI S-15 bis*
- Aeronáutica Naval: Teniente de Navio Taviel de Andrade, en El Atalayón
 - Hidroaviones *Macchi M-24*
- Buque Nodriza *Dédalo*: Capitán de Fragata Cardona
 - Hidroaviones *SIAI-S-16bis* y Anfíbios *Supermarine*
 - Un globo cautivo
 - Un dirigible
- Aeronáutica militar francesa: Teniente de Navio París
 - Escuadrilla de *Farman Goliath F-60*
- Regimiento de Aeroestación: Capitán Ortiz de Zarate
 - Una compañía de globos
- Aeroevacuación Sanitaria, Cruz Roja
 - Aviones *Junker F-13*

Como los aviones, por las características de la tecnología de la época, carecían de las condiciones para realizar una observación continuada del fuego de la artillería naval, hacía obligado utilizar globos cautivos amarrados a barcos, o dirigibles, que además de poder observar pudieran mantener segura comunicación con los barcos y tierra, por lo que se decidió que una unidad de Aerostación de la Aeronáutica Militar se desplazase a Melilla. Por la imposibilidad de elevar el globo cauti-



vo desde el islote de Alhucemas por su proximidad a la costa, se consideró que el aerostato de la Aeronáutica Militar quedase amarrado al acorazado *Jaime 1* y que sus observadores fuesen mixtos de la Marina y del Ejército.

La falta de información fiable sobre la situación terrestre enemiga en el interior del territorio que se pretendía ocupar tras el desembarco, obligó a establecer un plan aéreo de reconocimiento fotográfico y visual de la zona prevista de operaciones. Prácticamente todos los días despegaba una escuadrilla del aeródromo de Tauima, y otra de hidroaviones desde El Atalayón, ambos próximos a Melilla. El resultado fue la obtención de millares de fotografías que permitieron la confección de diferentes mosaicos e itinerarios así como el levantamiento de diversos mapas, en particular de la zona de 15 kilómetros de profundidad alrededor de la Bahía de Alhucemas. Estos objetivos eran reiteradamente fotografiados periódicamente, lo cual permitía ir conociendo en cierta medida las variaciones del despliegue enemigo y el puesto de mando de Abd-el-Krim. Igualmente se realizaron itinerarios fotográficos que cubrían las rutas desde los aeródromos de Tetuán, Larache y Melilla hasta Alhucemas al objeto que los pilotos tuviesen un conocimiento adecuado del terreno que tendrían que sobrevolar.

Cuestión que se consideraba esencial era la coordinación, comunicación y enlace con las fuerzas de superficie y viceversa. Esta cooperación se desarrollaría de dos formas distintas. Una mediante órdenes anteriores a la operación para conseguir que se ejecutasen de manera automática al realizarse ésta; otra, mediante órdenes derivadas de las incidencias que se presentasen que deberían ser comunicadas a los aeródromos o bien directamente a las tripulaciones en vuelo. Para el enlace de la Aviación Militar y Naval con las fuerzas terrestres y navales se establecieron unos códigos de señales. Por otro lado se instalaron estaciones radiotelegráficas que enlazan el puesto de mando de Melilla con los aeródromos de Nador y Dar Drius y en todos los aviones.

Desde el punto de vista del salvamento de las tripulaciones y auxilio a los aviones que se averiasen o fuesen alcanzados por el fuego enemigo, la Escuadra estableció sobre la costa, entre Afrau y Cabo Quilates, un servicio de apoyo y rescate, lo cual permitiría realizar los vuelos con la debida confianza, eficacia y seguridad. Igualmente un buque auxiliar de la base de hidroaviones de El Atalayón, llevando a bordo combustible para repostar a los hidroaviones de bombas y munición se situaría en la Bahía de Alhucemas dando al mismo tiempo servicio el buque estación Dedalo para facilitar la acción aérea ofensiva.

La Orden de operaciones señalaba como objetivo de la Aviación: *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 del desembarco. Mantendrá un reconocimiento aéreo continuado durante todos los días de la operación.*

Embarcado el personal, el día 5 al atardecer levaba anclas de Ceuta la flotilla protegida por las Fuerzas Navales del Norte de África, dirigiéndose hacia Uad Lau con el fin de castigar a los rifeños, sin derrochar la munición, y simular una operación de desembarco para ocultar el verdadero objetivo de la operación. Ese mismo día y a idéntica hora emprendía la marcha la columna de Melilla, que lo hacía escoltada por las unidades de la Marina Francesa, navegando hacia Sidi Dris para efectuar igualmente una operación de castigo y distracción. Mientras tanto la Escuadra de Instrucción abandonaba el día 6 el puerto de Algeciras para unirse a la demostración en Uad Lau.

Desde las primeras horas de la mañana del 6 de septiembre decenas de aviones procedentes de Melilla iniciaron en sucesivas oleadas un duro ataque sobre la zona de Sidi Dris, bombardeando las obras de defensa de la playa, mientras varios hidroaviones reconocían las playas situadas a uno y otro lado de la península del Morro, en particular las de la Cebadilla, Cala Bonita, Suani y la Rocosa, observando las últimas variaciones habidas en el despliegue rifeño. Simultáneamente cerca de cuarenta aviones de Larache y Tetuán bombardeaban la zona de Uad Lau. Poco después la artillería naval de las unidades españolas y francesas rompían el fuego sobre ambas zonas respectivas para posteriormente efectuar el simulacro de desembarco, que concluía al atardecer emprendiendo la marcha cada convoy hacia la bahía de Alhucemas.

Mientras tanto Abd-el-Krim, conocedor de las intenciones franco-españolas lanzó un ataque contra la posición española de Kudia Tahar, cerca de Tetuán y en Isso-nal en el frente francés, con el objeto de impedir el temido desembarco. Esta acción obligó a que las escuadrillas de Tetuán y Larache tuvieran que ser reforzadas con las escuadrillas de *Breguet XIX* de Melilla para defender Kudia Tahar, cuyo asedio finalizó victoriosamente el 13 de septiembre con la derrota de las fuerzas rifeñas.

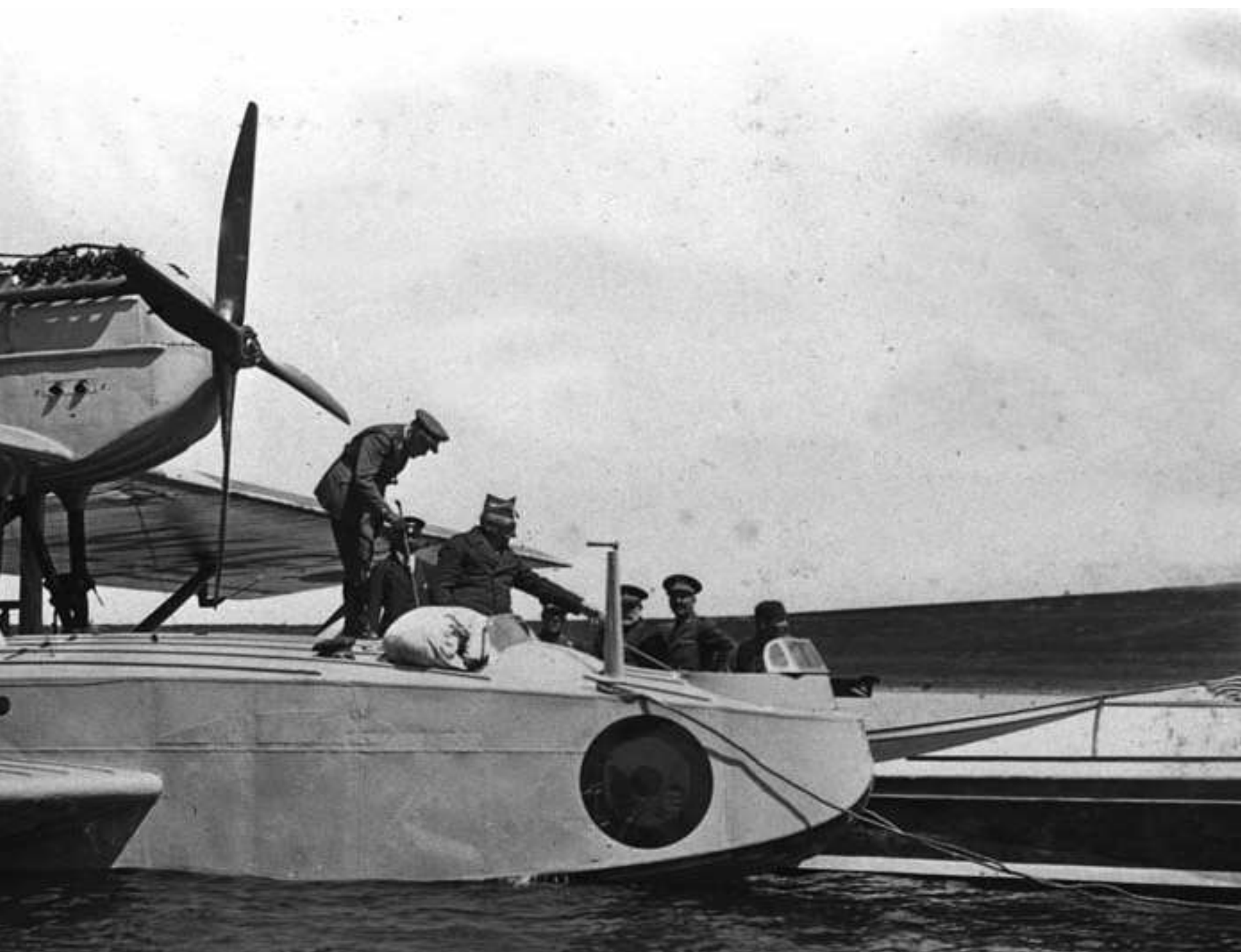
Tal como fijaba la Orden de Operaciones, la fecha prevista del desembarco era en la madrugada del día 7 y en esas horas la escuadra se encontraba frente al Peñón de Vélez, pero las fuertes corrientes marinas, normalmente muy fuertes en esa zona, pero más intensas en esos días, dispersaron a las barcas blindadas



K, por lo que al final de la mañana se decidió retrasar hasta el día siguiente el comienzo de la operación, para dar tiempo así al reagrupamiento de las mismas.

La preparación artillera para el desembarco por los buques de guerra se inició a las ocho de la mañana del 8 de septiembre, secundada por todas las escuadrillas que se repartieron sus objetivos desde el Peñón de Vélez de la Gomera hasta Afrau y que habían entrado en acción una hora antes. Primeramente comenzaron el ataque las escuadrillas de *Fokker*, *Napier* y *De Havilland Rolls*, que fueron seguidamente relevadas por las otras unidades aéreas que habían quedado en reserva, pudiéndose afirmar que los montes que rodean la zona de desembarco estaban ardiendo debido al intenso bombardeo aéreo. Los aviones atacan en vuelo rasante, haciéndolo tan bajo que muchos regresan con varios impactos, siendo derribados un *Napier* y un *Dornier*, si bien son rescatadas sus tripulaciones. Las barcas avanzan protegidas por el fuego de los buques de la escuadra y el ataque de los aeroplanos pero las primeras quedan varadas a unos 50 metros de la playa, por lo que hace imposible llevar a tierra firme los carros ligeros de combate. En esos momentos críticos, bajo el mando del coronel Francisco Franco, que baja decididamente el primero por la plancha de desembarco de su barcaza al frente de sus legionarios de la primera columna de la Brigada de Ceuta, ordena el toque de clarín y avanzan con el agua hasta el pecho y brazos en alto con el armamento, consiguiendo llegar a tierra, pero al poco de alcanzar la playa el enemigo efectúa un intenso fuego de ametralladora, que es neutralizado por las escuadrillas de *Bristol*, *Fokker* e hidroaviones que protegen los momentos de la llegada a la playa de las fuerzas mientras los buques de la Escuadra continúan batiendo las alturas de la costa. Rápidamente los desembarcados se despliegan hacia la derecha por la playa de La Cebadilla y Franco y sus hombres hacia la de Ixdain, por la izquierda, subiendo por los arenosos acantilados.

El presidente del Gobierno, general Primo de Rivera, jefe del Mando Combinado y Conjunto de la Operación, a bordo de un hidroavión Dornier después de sobre volar la zona del desembarco.



El general Primo de Rivera, General en Jefe de la Operación remitió un telegrama al Rey Alfonso XIII en el que comunicaba a S.M. lo siguiente:

"Señor. A las doce las tropas han puesto pie en la Playa de Ixdain, a las doce y media han coronado las posiciones, tras una breve preparación de fuegos y sin gran resistencia. El ejército de Tierra, el de Mar y el de Aire, saludan a Vuestra Majestad".

Inmediatamente El Rey, que había estado constantemente pendiente del resultado del desembarco, contestó a su vez con este mensaje:

"Su Majestad el Rey al General en Jefe a bordo del "Alfonso XIII"-Hondamente satisfecho resultado primera fase operación, te envío felicitación más cordial, que deseo transmitas a las tropas de tierra, mar y aire, así como a las francesas que a su lado se batan. Te agradeceré amplíes noticias. Con fervientes votos para que Dios nos acompañe hasta el fin. Te abraza- Alfonso, Rey".

Poco antes de las 2 de la tarde, el coronel Franco y sus hombres, habían consolidado su posición y tomado Morro Nuevo y Punta de los Frailes.

La actividad aérea fue tan intensa que en este día fueron lanzadas 1.390 bombas con un total de 25 toneladas y se dispararon 1.700 proyectiles de ametralladora, volándose cerca de 130 horas. Así finalizaba la fase de la operación de este día tan crucial, que fue presenciada por los agregados militares extranjeros acreditados en Madrid, que expresaron su felicitación por el éxito de la misma, la excelente coordinación y resaltaron el arrojo de las tropas y la pericia y heroísmo de la tripulaciones aéreas. Al finalizar el día habían desembarcado 10.000 soldados y 2.000 toneladas de material.

Al día siguiente, 9 de septiembre, nuevamente interviene la Aviación, si bien con menos intensidad que el día anterior, reduciéndose casi a la mitad el número de horas de vuelo realizadas, perdiéndose dos aviones *Dornier*, uno derribado y el otro por avería, si bien son salvadas las tripulaciones. El teniente piloto y observador Antonio Nombela Tomasich ganó la octava de las Laureadas de Aviación por una misión de bombardeo y aprovisionamiento sobre Bu Zeitrim, en la que fue he-

rido en la cabeza, terminando su misión a pesar de ello.

Terminado el 17 de septiembre el desembarco del grueso de la columna de Melilla, el fracasado intento de echar al agua a las fuerzas desembarcadas y a la derrota en Kudia Tahar, la moral de los hombres de Abd-el-Krim se vio disminuida, tratando de elevarla ya desde el día 16 con un nutrido e intenso fuego artillero y puesto que las piezas desembarcadas eran escasas y de menor calibre, la acción terrestre de contrabatería resultaba débil, teniendo nuevamente la Aviación que dedicarse con intensidad y arrojo a atacar las piezas de artillería enemiga que cambiaban con frecuencia de emplazamiento para evitar su localización y ser alcanzados por el fuego aéreo. Los rifeños procuraban evitar los reconocimientos y bombardeos de los aviones españoles, pues el cañón naval por lo rasante de su trayectoria perdía eficacia sobre un terreno accidentado. Por ello vuelven las escuadrillas a intensificar sus ataques, ahora reforzadas por la incorporación de los *Breguet XIV* y *XIX*, tras la liberación de Kudia Tahar. Durante estas acciones son derribados cuatro aviones, y tres más resultan dañados al tener que amerizar por avería en el motor, sin embargo las tripulaciones continúan sus misiones con un alto espíritu combativo.

El 23 de septiembre cuatro de los *Farman Goliath* franceses abandonaron Melilla para regresar a Orán, habiendo sido su rendimiento inferior al de los aviones espa-

ñoles a pesar de ser capaces de transportar bombas de 150 kilos, razón por la cual una nueva escuadrilla de Breguet llega de refuerzo a Tetuán, procedente de Sevilla, disponiendo el mando que el grupo de Sesquiplanos del capitán Sandino se incorpore a Melilla.

Este día 23 se emprende la operación de ocupación de Malmusi, donde los rifeños disponían de un fuerte núcleo de artillería, incluidas piezas de 10,5 y desde el cual dominaban Morro Nuevo y Morro Viejo e incluso neutralizaban en parte el fuego de la Escuadra, obligando a retirarse a los cruceros, puesto que solamente los acorazados podían permanecer en la zona, pero así y todo estos recibieron un promedio de 40 impactos cada uno. Se ordena que vuelen todas las escuadrillas de aviones terrestres escalonando sus actuaciones. Se dispone que se mantengan constantemente en el aire de 6 a 8 aviones, protegiendo a las tropas con bombardeos y ametrallamientos en sus inmediaciones y bombardeando las baterías enemigas en sus refugios más a retaguardia. A las nueve prácticamente se han alcanzado todos los objetivos previstos, tras causar al enemigo más de trescientos muertos y capturar decenas de prisioneros. En esta acción destacó de forma extraordinaria el Grupo de Escuadrillas de Fokker, mandado por el infante D. Alfonso de Orleans, que se mantuvo en el aire, sobre el objetivo, tres horas, hasta comprobar que la posición estaba firmemente ocupada por nuestras fuerzas.

Por la tarde, la acción aérea se prolongó más al sur, bombardeando las laderas del Monte de las Palomas para evitar que pudieran agruparse los dos núcleos principales del enemigo, que se batía en retirada por el Alto de Tisdit hacia el río Isli, ametrallándolo reiteradamente. Los ataques fueron tan intensos que se lanzaron 1133 bombas con un total de 21 toneladas y se consumen 2000 proyectiles de ametralladora.

La acción de la tarde se realizó en medio de más duras y adversas condiciones meteorológicas, por lo que el Mando consideró que de persistir al día siguiente se restringiría el empleo de la Aviación dada la fatiga de las tripulaciones y el desgaste de material, que había volado 129 horas.

El mal tiempo no impidió que se efectuasen varios vuelos de reconocimiento y algunas acciones de bombardeo, amerizando dos hidroaviones en Cala de Quemado para estudiar la posibilidad de establecer allí un aeródromo eventual. El temporal



impidió toda actividad aérea los días 25, 26 y 27. Durante los días 28 y 29 aumentaron los vuelos de reconocimiento para preparar el avance de las tropas a las Palomas y Addrada-Sedum. En uno de los vuelos de reconocimiento realizados se obtuvieron varias fotografías de un asentamiento artillero, a unos 5 kilómetros de Ait-Kamara, comprobándose la existencia de 18 piezas, junto a las cuales y como escudos humanos había dos grupos de prisioneros españoles, razón por lo cual se prohibió su bombardeo.

Sería el 30 de septiembre cuando la acción aérea alcanzó su máxima intensidad. Más de 60 aviones, escalonados por escuadrillas cada 45 minutos, bombardearon y ametrallaron las posiciones enemigas obligándole a desalojarlas causándole elevadas bajas, arrojando 30 toneladas de bombas y disparando 1800 proyectiles. En estas acciones se perdieron un *Potez*, un *Fokker* y un *Savoia 16 bis*, pero sus tripulaciones fueron rescatadas ilesas. Durante toda la operación los aviones volaron a cotas muy bajas para poder ametrallar a las fuerzas enemigas, facilitando así el progreso de la fuerza terrestre, que el 1 de octubre de 1925 ocuparía la línea Adrar-Sedun hasta Amekran, dando así por finalizada la operación de Desembarco de Alhucemas, cuyo objetivo era ocupar una zona que permitiera posteriormente la penetración en el corazón del Rif y la rendición de Abd-el-Krim.

Este mismo día, obtenía la novena Laureada para la Aviación el teniente Senen Ordiales González por un reconocimiento ofensivo en el Sector de Axdir, siendo herido repetidas veces en las pasadas efectuadas con su Bristol al descubrir y destruir una pieza de artillería enemiga.

En el informe al comandante en jefe del Ejército de operaciones de España en África, elevado por el general Soriano, Director de la Aeronáutica Militar, terminaba diciendo:

"El personal a mis órdenes ha cumplido a plena satisfacción todos sus cometidos y del esfuerzo rendido dan clara idea las 1462 horas de vuelo realizadas y las 136 toneladas de explosivos lanzados, siendo de notar que la duración media de cada vuelo fue de dos horas".

OPERACIONES FINALES: EL FINAL DE LA PESADILLA

Terminada la ofensiva y alcanzados todos los objetivos propuestos, las tropas españolas se dedican a limpiar la zona de pequeñas partidas rebeldes y a fortificar el terreno conquistado para preparar las operaciones a desarrollar en 1926. La Aviación continuó efectuando misiones de reconocimiento y bombardeo de castigo, proporcionando al Mando datos valiosísimos sobre la situación y fuerzas del enemigo.

En uno de estos servicios el teniente Félix Martínez Ramírez obtiene la décima Laureada para la Aviación, al resultar gravemente herido el 11 de mayo de 1926, cuando descubrió a un numeroso grupo de rifeños a los que atacó hasta agotar sus bombas y municiones.

Poco después comenzaban las operaciones para unir la amplia cabeza de puente de Alhucemas con el territorio de Melilla. El 20 de mayo de 1926 se conseguía el enlace de las fuerzas, operación apoyada desde el aire por las escuadrillas con sus clásicos vuelos a la española, en las que murieron dos aviadores.

Una vez unidos los territorios de Melilla y Alhucemas, el frente occidental quedaba próximo al oriental y solo restaba a Sanjurjo someter definitivamente a Gomara y Yelaba, las dos regiones donde todavía se mantenían focos de rebeldía.

SM el Rey Don Alfonso XIII impone la corbata a la bandera de la Aviación Militar.





Dibujo de un Bristol F2-B

En el conjunto de las operaciones, el primer Grupo de Tetuán y el segundo de Larache fueron reforzados por las escuadrillas de *Napier* y *Rolls* del tercer grupo de Melilla y por los de *Breguet XIX* y *Loring R.I.* de la Escuadra de Instrucción.

El 23 de marzo de 1926 fue promulgado un Real Decreto por el que se crea la Jefatura Superior de Aeronáutica y el 9 de abril se nombra a Kindelán jefe superior de Aeronáutica.

En el otoño la guerra estaba prácticamente terminada y se aprovecha para la reorganización de la Aviación en Marruecos de acuerdo al Real Decreto del mes de marzo y al reglamento de 13 de julio que le daba cumplimiento. Se constituyó la Escuadra del teniente Coronel Gonzalo y a sus tres grupos orgánicos (occidental, oriental y de hidroaviones) se añadió el antiguo cuarto, que paso a denominarse expedicionario *Bristol* y el expedicionario de la Escuadra de Instrucción.

El 3 de noviembre moría en combate *El Jeriro* y la resistencia empezaba a desvanecerse. Al no ser necesarias, se repatriaron en febrero de 1927 la escuadrilla *Loring R.I.* y una de *Bristol*, se dieron de baja los *AME VI*, se suprimió la escuadrilla *DH-4 (Rolls)* y quedó una mixta con *DH-9* y *Bristol*.

En la que posiblemente fuera la última acción de guerra, el 4 de julio de 1927, fue muerto el capitán Felipe Matanzas Vázquez, jefe del tercer Grupo, al ser alcanzado por disparos desde el suelo cuando con sus *Breguet XIX* bombardeaba en Yebel Hazzana a un numeroso grupo enemigo. Obtuvo la que sería undécima de las Laureadas ganadas por un miembro de la Aviación en Marruecos.

El 10 de julio de 1927, el general Sanjurjo firma la orden general por la que se notificaba la definitiva pacificación del Protectorado y el fin de la guerra. Al día siguiente las siete escuadrillas participantes en las últimas operaciones desfilaban en vuelo sobre el territorio.

De la importancia de la contribución de la Aeronáutica Militar a la Campaña de Marruecos da idea el hecho de que 11 aviadores fueron condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando y 24 con la Medalla Militar Individual. Durante las operaciones, que se iniciaron el 2 de noviembre de 1913 hasta su finalización el 10 de julio de 1927, se perdieron 139 aviones y 79 aviadores (pilotos, observadores y ametralladores) encontraron la muerte. ■