



El cementerio de los aviadores

FLORENTINO CARRERO GARCIA
Coronel de Aviación

LO descubrí por casualidad, cuando cierto día tuve que ir al cementerio de Carabanchel Bajo para acompañar a un amigo en el doloroso trance de dar sepultura a su madre.

Cuando ya nos íbamos, nos detuvimos ante la sencilla lápida mural de la tumba del capitán general Muñoz Grandes. Y cuando estábamos comentando algunas anécdotas suyas de Rusia que

nos relataba un divisionario, uno del grupo, dirigiéndose a mí, me dijo:

- Por cierto, ¿No conoces el "cementerio de los aviadores"?

Ante mi asombro, continuó:

- Sí, se encuentra en la parte vieja, ¡ven!

Y me condujo por entre las calles de tumbas, mientras me explicaba que el motivo de estar allí enterrados los avia-

dores militares, se debía a que cercano al Camposanto, se encontraba situado el Hospital Militar de Carabanchel, es decir el actual "Gómez Ulla", a donde llevaban a los que sufrían accidente.

Finalmente, llegamos a una larga hilera de sepulturas. En efecto allí se encontraban los cuerpos de los aviadores militares caídos "víctimas de un accidente de vuelo", según rezaban las inscripciones de las lápidas.

Las contemplé emocionado. Leí varios nombres, alguno de los cuales me resultaban muy conocidos, ya que con los años se habían convertido en leyenda. Por las fechas, deduje que las más antiguas correspondían a los primeros años de la aviación militar. Así pues, allí se encontraban reposando el sueño eterno, nada menos que los pioneros, cuyas alas se habían truncado prematuramente, cuando apenas comenzaban a sentir la emoción del vuelo, a sentirse libres en el aire como nuevos "Icaro", cumpliéndose en ellos el viejo anhelo de la humanidad de igualarse a los pájaros...

Ocupan toda la parte vieja del cementerio, agrupadas en principio, pues luego se extendieron por toda esta zona-preferentemente en las cercanías del mausoleo del Capitán Bayo (1)

Es éste, un pequeño y austero monumento de mármol blanco y estilo neoclásico, con una cerca del mismo material.

En la parte delantera del frontal, hay grabada la siguiente leyenda: "MAUSOLEO ERIGIDO / POR SUSCRIPCION / ENTRE LOS GENERALES / JEFES Y OFICIALES/ DE TODAS LAS ARMAS / Y CUERPOS DEL EJERCITO".

Sobre la lápida: "AL MALGRADO CAPITAN DE INFANTERIA / D. CELESTINO BAYO LUCIA / PRIMERA VICTIMA DE LA AVIACION MILITAR / EN CUMPLIMIENTO DE SU DEBER / * 6 DE ABRIL DE 1879 / + 29 DE JUNIO DE 1912 / R.I.P."

Por su parte trasera, tiene un relieve formado por una hélice de madera con las aspas rotas, sobre la que se inclina y tapa en parte, como queriéndola envolver, la Bandera de España; tras la cual una rama de laurel y otra de olivo se elevan hacia la gloria.

Como ya era tarde, no pude detenerme por algún tiempo como hubiera sido mi deseo. Así pues, abandoné el recinto, prometiéndome volver de nuevo.

Pasó algún tiempo, hasta volver y comenzar la tarea de investigación en este Cementerio, donde fueron enterrados hasta el año 1936, todos -supongo, dado que en aquella época los enterramientos se efectuaban generalmente en el mismo lugar donde se fallecía- los aviadores militares que sufrieron acci-

(1) Este mausoleo, fue erigido simultáneamente con el Monumento a los Aviadores, inaugurado en la calle de Ferraz de Madrid en 1917.

dente mortal de vuelo en el área de Madrid (Cuatro Vientos, Getafe y Alcalá de Henares). Excepciones son: el Tte. de Aviación D. Francisco González Botija y el Suboficial D. Julio Hernández Labarca que, según consta en la lápida, murieron en accidente el 11-04-34 en "Cabo Yubi (Desierto)". Como también, el Ctan. D. Rafael Ramírez de Cartagena y Marcaide, en Marruecos, donde, llevando como observador al Tte. D. Enrique de La Cierva, al realizar el 21-04-22 un bombardeo sobre zona rebelde, tuvieron que aterrizar en emergencia en el campo de Dar Druis, y cuando, reparada la avería, habían despegado y se encontraban a unos 100 m. de altura, el aparato entró en fuerte picado estrellándose contra el suelo e incendiándose (2).

Fue un laborioso trabajo, en el que empleé varios días, rastrear el cementerio para localizar todas las tumbas, que pasan del medio centenar, fotografiándolas varias veces en negro y color, anotando todas las inscripciones de las lápidas, así como algunas de sus características y otros pormenores.

En relación con las sepulturas, tienen todas las losas semejantes, aunque de mármol las más antiguas y de piedra caliza las restantes. Sus epitafios, en letra de plomo, son también idénticos, en cuanto a formato y disposición se refiere:

Comienzan por el R.I.P., sigue luego la graduación militar y arma o cuerpo del Ejército o Marina (3) al que pertenecía el enterrado, cuyo nombre aparece a reglón seguido, así como la fecha de la muerte. A continuación, la leyenda de "VICTIMA DE UN ACCIDENTE DE AVIACION", terminando con la despedida de "SUS COMPAÑEROS" que, a partir del año 1922 fue cambiándose por la más protocolaria -y menos afectiva- de "EL SERVICIO DE AVIACION". En cuanto a las lápidas de una tripulación francesa también allí existentes, además de indicar que pertenecían a la aviación gala, llevan en este caso la de "LOS AVIADORES ESPAÑOLES" (4).

Las sepulturas, se encuentran la mayoría en un total estado de abandono, con señales de no haber sido desde hace muchos años visitadas. Así algunas se encuentran con las lápidas rotas e

(2) Del libro "Historia de la aeronáutica española" de José Gomá Orduña, pág. 225.

(3) A partir de 1930 para los suboficiales y 1934 para los oficiales, comienza a añadirse al grado la denominación general "DE AVIACION".

(4) Se trata de cuatro sepulturas de una tripulación francesa muerta el 11 de noviembre de 1919. No ha sido posible encontrar datos de donde y como ocurrió el hecho. Puede, por la fecha, tratarse de la tripulación de uno de los varios aviones que vinieron a España, recién terminada la I GM, en vuelo de exhibición para tratar de venderlos los excedentes de material. Fallecieron en accidente de vuelo, según rezan las inscripciones de las lápidas, y es de presumir que el Comandante de la Aeronave quedase vivo, ya que el de mayor graduación de los enterrados, es de "Ayudante de Vuelo" (el resto son un cabo y dos soldados mecánicos).



Mausoleo del Capitán Celestino Bayo Lucía.

incluso medio hundidas, resultando muy difícil en ocasiones leer las inscripciones, casi tapadas por la hojarasca sobre ella acumulada con el paso del tiempo o debido a haber caído sobre ellas restos de cruces o trozos de otras lápidas. También el moho, que las va ennegreciendo, se deja sentir implacable, especialmente en aquellas que, situadas bajo los cipreses, se encuentran en casi perpetua umbría y con mayor humedad por tanto.

En ninguna se ven flores recientes, lo que aumenta la sensación de olvido, lo cual es explicable, pues al tener los enterramientos una antigüedad de entre medio y tres cuartos de siglo, con una Guerra Civil de por medio, hace que hayan desaparecido ya casi todos los familiares que vivieron directamente la tragedia. Por otra parte, hay que considerar que muchos de los enterrados eran nacidos en provincias, encontrándose en Madrid sólo por razón de destino, por lo que hacía que el desplaza-

miento de sus deudos, haya sido siempre un obstáculo -especialmente años atrás con menos fáciles medios de comunicación- para una regular y frecuente visita, todo ello sin contar que además el tiempo todo lo olvida.

Las únicas excepciones, relativas por no ser tampoco muy recientes, son algunas sepulturas a las que los familiares añadieron alguna cruz o pequeñas lápidas con inscripciones de cariñosos recuerdos, a veces también grabados directamente en la misma lápida. Mención aparte, son las que han sido utilizadas después para enterrar a familiares, algunas de ellas con añadidos detalles de ornamentación y, lógicamente, mejor cuidadas.

Mas, uno de los últimos días en que estaba "rastreado" el Camposanto, acercóseme uno de los guardas que, al enterarse de lo que estaba haciendo, me dijo que existían otras tumbas de aviadores y me condujo ante un panteón de grandes proporciones que hasta entonces no había visto.

Se trata de un monumento funerario de mármol gris pulimentado, con planta de forma rectangular abierto por uno de los lados mayores, semejando una enorme "C". Consta de cuatro pisos con dieciséis nichos cada uno, lo que hace un total de sesenta y cuatro. En el fondo del mismo, existe un pequeño altar con un gran crucifijo de mármol blanco y las intersecciones de las paredes de los nichos, resaltadas en parte para formar cruces de un gris más oscuro.

A la izquierda de la parte frontal, hay grabada sobre el mármol, la siguiente inscripción:

"EL EJERCITO DE TIERRA / A LOS AVIADORES / MILITARES CAIDOS EN / ACCIDENTE QUE AQUI / REPOSAN".

Pero lo más sorprendente, es que en este mausoleo, ocupa el primer lugar (están colocados en orden cronológico de fallecimiento) el del Tte. de Artillería D. José Fernández Valero, muerto el 23 de febrero de 1910, es decir, más de dos años antes del primer caído "oficial". No he podido encontrar referencia alguna en el ya citado libro de José Gorná, utilizado como fuente de datos. Pero debe señalarse, que en Cuatro Vientos, la "cuna de la Aviación Española", no se comenzó a volar hasta el 11 de mayo de 1911 y que con anterioridad sólo había en España tres o cuatro títulos de piloto y además civiles. Cabe se tratase de un aerostero, pero el Servicio estaba integrado en el Cuerpo de Inge-

des por muy curiosas que sean, pues son siempre frías y sin alma. Porque los aviadores militares enterrados en el Cementerio de Carabanchel Bajo de Madrid, poseían todos ellos, amén de las virtudes militares que siempre han sido y serán el espíritu de las Fuerzas Armadas, una nueva: LA PASION DEL VUELO AL SERVICIO DE LA PATRIA.

Bien es cierto que todos los enterrados en el cementerio, excepto el Capitán Ramírez de Cartagena ya citado y un Comandante de aerostación del que luego se hablará, murieron en accidentes de vuelo de entrenamiento o rutinarios. Pero no por ello deja de ser su muerte menos heroica; tanto en los primeros tiempos, cuando se volaba en

aquellos primitivos y endebles "Farman" o "Nieuport", con constantes paradas de motor y velocidad prácticamente única, muy cercana a la de pérdida, que hacían ya peligroso un simple viraje inclinando el plano (5). Como también, cuando pasada la IGM, hubieron de adaptarse al nuevo material, de características muy superiores a los hasta entonces de dotación, lo que supuso un duro y difícil esfuerzo de los pilotos que sólo a costa de sangre, consiguieron superarlo y volar. Situaciones que luego se repitieron varias veces cuando, dada la premura de tiempo, las vicisitudes de la Guerra de Marruecos, así lo demandaba.

Hay que considerar de entrada en aquellos jóvenes aviadores ya un "VALOR RECONOCIDO", por el solo hecho de pertenecer a la Fuerza Aérea, en una época en que

todavía estaba forjándose (los grandes "raids" de la conquista del aire, fueron al final de estos años). Pero a ello, hay que añadir además, que como el ingreso en el Servicio se efectuaba procedente del Ejército o la Armada, por lo general con años de servicio por delante, algunos de ellos tenían "Hojas de Servicios" muy meritorias.

Vamos pues a reseñar algunos datos biográficos de varios de ellos, pues extenderse a todos, además de una larga investigación, ocuparían sobre todo el espacio de la Revista, para terminar

(5) En aquellos años, por ejemplo, en la escuela francesa de vuelo "Antonielle", estaba terminantemente prohibido inclinar el plano en los virajes, que se daban "al plato", así como volar a más de 15 m. sobre el suelo. Precisamente, contra esta forma de volar, revelose en 1911 el Infante de Orleans, con ocasión de los vuelos para obtener el título de piloto.



Junto a los españoles, reposan en este cementerio cuatro aviadores franceses.

Y en la parte lateral, esculpido en piedra caliza, un relieve con una alegoría compuesta por un ángel alado con espada, en actitud ascendente sobre una nube rodeado de luceros. Finalmente, por su parte trasera, hay grabados unos bajorrelieves.

Por curiosidad, cotejé los nombres del monumento, con los de las tumbas, y, sorprendido, encontré varias importantes diferencias:

La más significativa, es que no aparece el nombre del Capitán Bayo, la primera víctima de la Aviación Militar como ya se ha dicho, supongo debido a que ya tiene mausoleo propio. Como tampoco la de otros aviadores caídos, posiblemente por tener éstos enterrados en su tumba a familiares, aunque esta regla no se cumpla para todos los que están en el mismo caso.

nieros, y todos sus componentes pertenecían entonces al mismo.

Otra inscripción del Mausoleo que resulta también extraña, es la del Contralmirante D. Bernardo Navarro Cañizares (+ 22.06.25), por su alta graduación, pues las mayores son Comandantes o Tenientes de Navío. En la lista de las distintas promociones de pilotos y observadores, hasta la número XIX, correspondiente al año 1925, así como de la Aviación Naval, no hemos encontrado su nombre...

Finalmente, hay que añadir, que en las inscripciones del mausoleo, existe en correlación con las de las tumbas, obviamente las exactas, algunos errores de nombres, grados y fechas (?).

Más no puedo, sin cometer una grave falta, hablar solamente de nombres y fechas, así como de otras materialida-

con una relación de los que participaron en las distintas campañas marroquíes:

CTAN. DE INF. D. CELESTINO BAYO LUCIA

El accidente ocurrió cuando realizaba las pruebas para la obtención del título de Piloto de 2ª, a bordo de un avión "Farman", en el momento de realizar el último viraje de la peligrosa prueba de los "ochos", al entrar en pérdida el aparato y caer verticalmente a tierra (6).

CTE. DE ART. D. BENITO MOLAS GARCIA

Se trata del único de los enterrados que era piloto de aerostación y falleció en accidente de globo. En su lápida hay escrita la frase "cubierto de gloria", porque el óbito ocurrió cuando pretendía batir nada menos que la marca mundial de altura de globo con barquilla abierta, establecida en el año 1927 por el Ctan. H.C. Gray en 14.469 m. Equipado con máscara de gas con botella autónoma y traje especial contra el frío, se elevó en el aerostato "Hispania" desde Guadalajara para alcanzar, después de varios altibajos, la máxi-

(6) DEL REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE LA AERONAUTICA MILITAR de 16 de abril de 1913.

Pruebas de vuelo exigibles a los alumnos (idénticas a las establecidas por la F.A.I. para pilotos de aeroplano de segunda.

a) Dos recorridos de más de cinco kilómetros cada uno sin tocar tierra, desarrollados entre dos postes indicadores establecidos al efecto en el aeródromo, cambiando de mano en cada vuelta, de modo que la proyección horizontal de cada circuito sea un "8" y contando como distancia recorrida la que separa los dos postes multiplicada por el número de trayectos efectuados.

b) Una prueba de altura, consistente en elevarse por lo menos 50 m., que podrá efectuarse en un vuelo independiente o en una de las pruebas anteriores.

Las pruebas a) y b), para ser válidas, necesitan como complemento al terminar una de ellas, parar el motor antes de que el aeroplano toque tierra y detener éste a menos de 50 m. del punto previamente elegido en terreno horizontal.

Para el examen de piloto superior "primera", será condición previsa haber realizado los siguientes vuelos:

a) Con lastre, figurando pasajero.
b) Descensos sin motor; primero sin lastre, y después con lastre, desde alturas progresivas hasta 100 m.
c) Vuelo con viento de 5 m/s o mayor, con lastre.
d) Vuelos con pasajero, en alguno de los cuales se realizarán descensos sin motor de 100 m. como mínimo.

e) Vuelo de más de dos horas, sin escala, en los alrededores del aeródromo con pasajero, sin exigir altura mínima.

Una vez cumplidas estas condiciones, se someterán a los pilotos a las siguientes pruebas:

1) Viaje, suponiendo al aeroplano en servicio de estafeta, haciendo un viaje de más de 60 km. en dirección recta, con escala en el punto extremo previamente designado, sin fijar altura máxima, y regresando al punto de partida en las mismas condiciones. Ambos viajes se harán con pasajero, a no ser que expresamente se ordene lo contrario.

2) Viaje, siguiendo un itinerario fijado de antemano en circuito cerrado, de desarrollo poligonal, no inferior a 100 km., sin escalas, a más de 300 m. de altura sobre el terreno y con pasajero.

Notas: En campaña y maniobras y, en general, para efectuar servicios fuera del aeródromo, solo se utilizarán pilotos de aeroplano de primera categoría.

ma altura de 11.000 metros, a partir de la cual inició el descenso, no sabiéndose ya si el tripulante iba con vida. La autopsia reveló que murió por asfixia.

Era un experimentado aerostero de sólido prestigio, que participó en el desembarco de Alhucemas a bordo de un globo de observación para corregir el tiro naval, amarrado a un buque de la escuadra, donde permaneció por espacio de 18 horas seguidas sin descender. En los años 1926/27 forma parte de la tripulación de los globos que participan en la famosa prueba internacional de aerostación "Gordon Benet", obteniendo el 6º puesto entre 14 países en Amberes y el 5º en Detroit. En 1934, con el nombre de "Comandante Molas" fue bautizado en su memoria un globo construido en España.

CTAN. DE ING. D. EMILIO JIMENEZ MILLAS

Incorporado a la segunda promoción de pilotos procedente de la aerostación, sufre un accidente rompiéndose las dos piernas. Restablecido, reanuda el curso de vuelo en la sexta promoción y cuando realizaba las pruebas para el título de Piloto de 2ª, pierde la vida al caer desde una altura de unos 500 metros, al ser despedido del aparato (7).

Pero si breve fue su ejecutoria aviatoria, no lo fue así la aerostera: En 1902, a bordo del globo "Marte", del que forma tripulación, al ser impulsados por el viento contra la Sierra de Guadarrama, que "jamás había sido atravesada por aeronave alguna", no dudan en sobrevolarla pese a desconocer el comportamiento del globo en montaña frente a las fuertes corrientes y turbulencias del aire en estos lugares (8). En 1916 gana en propiedad la Copa de San Esteban de Cañongo (vuelo en el año de más de 100 km.) que ya había conseguido con carácter provisional los años 1913/14/16. Con el Coronel Vives y el mecánico Quesada, integra la tripulación del dirigible "España", con ocasión del vuelo realizado por el Rey Alfonso XIII.

En cuanto a los aviadores que enterrados en este Cementerio de Carabanchel, participaron en la Guerra de Marruecos, además del ya citado Capitán Ramírez de Cartagena, fueron entre los siguientes:

(7) Este tipo de accidente se produjo con relativa frecuencia en aquellos primeros tiempos de la aviación, como consecuencia de no ir atados los pilotos. Murieron de esta forma: Tte. Guardia Civil D. Máximo Ramos Martín, Tte. Cab. D. Camilo Chacón Almeda y Cte. Cab. D. Benigno Lomas Arce.

(8) El primer avión que sobrevoló la Sierra, fue el pilotado por Julio Vadrines en 1910 (otra gran hazaña suya fue el aterrizar sobre la azotea de los Almacenes Lafayette de París), con ocasión de la carrera París/Madrid, organizada por el "Petit Parisien". En la última etapa, ya solo en carrera, tuvo que aterrizar por avería en el pueblo de Quintanapalla, cerca de Burgos, y mientras le reparaban el aeroplano, no dudó en acercarse en automóvil hasta el Puerto de Somosierra (1.407 m.) para estudiarlo sobre el terreno y cuya ruta estaba balizada con hogueras.



Ctán. Médico D. Carlos Cortijo y Ruiz de Velasco, Ctan. Ing. D. Ignacio Pérez Moreno, Tte. Cab. D. Santiago Villegas Casado, Ctán. D. Artero Montero Medina, Ctán. D. Antonio Eleta Palacios, Tte. D. Ildefonso Gordini Recio y Tte. D. José Alonso Valdés.

Citar sus ejecutorias, serían también prolijo, por lo cual solamente se va a comentar la del último de los citados, que actuó como observador: Año 1921.

Forma parte de la escuadrilla que, tras el desastre de Annual y evacuado Nador, se despliega en el campo provisional de la Hípica de Melilla, el 2 de agosto.

En los partes de operaciones de este mes puede leerse: "...Havilland" 19, dos vuelos pilotado por los Ttes. Mateo y Valdés. Todos han efectuado bombardeos de los poblados de Beni-Sicar, cumbres de Gurugú, Zoco de Had y sacado fotografías de los poblados de Beni-Sicar".

El día 25 del mismo mes, participa también en los bombardeos de los poblados de Beni-Sicar, Beni-Bu-Gu-far y Yazanen.

RELACION DE NOMBRES DE CAIDOS DE LA AVIACION MILITAR QUE APARECEN INSCRITOS EN LAS LAPIDAS DE LOS NICHOS DEL MAUSOLEO.

<p align="center">1ª COLUMNA.</p> <p>- D. José Fernández Valero Teniente de Artillería + 23-02-10</p> <p>- D. Máximo Ramos Martínez Teniente Guardia Civil + 26-01-14 <i>(IVª P.P. 1913)</i></p> <p>- Carlos Cortijo y Ruiz del Castillo Médico Militar + 27-10-14 <i>(IIª P.P. 1911)</i></p> <p>- D. Emilio Jiménez Millas Capitán de Ingenieros + 15-06-17 <i>(IIIª P.P. 1911 y VIª P.P. 1916)</i></p>	<p>- D. Marcel Valette Soldat Mecanicien <i>(Marcelo y Soldado Mecánico en lápida)</i> Aviación Militar Francesa + 16-11-19</p>	<p>- D. Ildefonso Gardoqui Recio Teniente de Caballería + 07-03-23 <i>(Xª P.P. 1920)</i></p> <p>- D. Antón Macías Cabo de Ingenieros + 07-03-23</p>
<p align="center">2ª COLUMNA</p> <p>- D. Juan Vallespín Zayas Capitán de Infantería + 21-08-17 <i>(VIª P.P. 1916)</i></p> <p>- D. Agustín de Fco. Alvarez Capitán de Artillería + 26-10-18</p> <p>- D. Javier Enrile y Ruiz de Alcalá Teniente de Caballería + 20-10-18 (día 26 en lápida) <i>(VIª P.P. 1916)</i></p> <p>- D. Julio Balseyro Flores Capitán de Infantería + 10-03-19 <i>(IVª P.P. 1913)</i></p>	<p align="center">5ª COLUMNA</p> <p>- D. Camilo Chacón Aldemira Teniente de Caballería + 22-01-20 (día 26 en lápida) <i>(VIª P.P. 1916)</i></p> <p>- D. Francisco Martorell Cabo <i>(Capitán de Infantería en lápida)</i> + 06-04-20 <i>(VIIª P.P. 1917)</i></p> <p>- D. Benito Molas García Capitán de Artillería + 17-09-20</p> <p>- D. Benigno Loma Teniente de Caballería + 03-02-21 (junio en lápida) <i>(Xª P.P. 1920)</i></p>	<p align="center">9ª COLUMNA</p> <p>- D. José Freijeiro Suárez Cabo de Ingenieros + 29-04-24</p> <p>- D. Bernardo Navarro Cañizares Contralmirante + 22-06-25</p> <p>- D. José Gandía Alonso Teniente de Infantería + 09-11-25 <i>(XXVª P.P. 1924)</i></p> <p>- D. Antonio Eleta Palacios Capitán de Artillería + 25-02-26</p>
<p align="center">3ª COLUMNA</p> <p>- D. José Claros Martín Capitán de Artillería + 10-03-19</p> <p>- D. Antonio Rocha Muñoz Capitán de Infantería + 19-09-19 <i>(VIª P.P. 1917)</i></p> <p>- D. José A. Navarro Margati Capitán de Infantería + 19-09-19 <i>(Vª P.P. 1915)</i></p> <p>- D. Angel Martínez Baños Capitán de Caballería + 16-11-19 <i>(IIª P.P. 1912)</i></p>	<p align="center">6ª COLUMNA</p> <p>- D. Juan Muñoz Iboleón Teniente de Caballería + 04-04-21 <i>(Xª P.P. 1920)</i></p> <p>- D. Manuel Alvarado Medina Teniente de Artillería + 04-04-21 <i>(XIIIª P.O. 1921)</i></p> <p>- D. Javier Osuna Mur Teniente de Intendencia + 19-04-21 <i>(Xª P.P. 1920)</i></p> <p>- D. Santiago Villegas Teniente de Caballería + 27-06-21 <i>(VIª P.P. 1916)</i></p>	<p align="center">10ª COLUMNA</p> <p>- D. Rafael Tirado Alonso Teniente de Infantería + 04-09-26 <i>(XXIXª P.P. 1925)</i></p> <p>- D. Luis Ordaz Salomón Teniente de Infantería + 15-03-27 <i>(XXXIIª P.P. 1927)</i></p> <p>- D. Francisco López Iglesia Sargento de Caballería + 10-09-27</p> <p>- D. Luis Pastor Pérez Teniente de Artillería + 30-04-29</p>
<p align="center">4ª COLUMNA</p> <p>- D. Francis Xavier Agostini Adjutant Pilote <i>(Francisco Javier y Ayudante de vuelo en lápida)</i> Aviación Militar Francesa + 16-11-19</p> <p>- D. Henri Louis Resches Caporal mecanicien <i>(Enrique Luis y Cabo Mecánico en lápida)</i> Aviación Militar Francesa + 16-11-19</p> <p>- D. George Coudonneau Soldat Mecanicien <i>(Jorge y Soldado Mecánico en lápida)</i> Aviación Militar Francesa + 16-11-19</p>	<p align="center">7ª COLUMNA</p> <p>- D. José Jorda Pascual Cabo Mecánico Aviación + 14-01-22</p> <p>- D. José Fornovi Ferrer Teniente de Infantería + 07-02-22 <i>(XVª P.P. 1921)</i></p> <p>- D. Ignacio Pérez Moreno Capitán de Ingenieros + 14-02-22 <i>(XIª P.P. 1920)</i></p> <p>- D. Rafael Ramirez de Cartagena y Macaída Capitán de Ingenieros + 22-03-22 <i>(XVª P.P. 1921)</i></p>	<p align="center">11ª COLUMNA</p> <p>- D. José Menéndez Paradas <i>(José Antonio Méndez en lápida)</i> Capitán de Artillería + 07-03-30 <i>(XXIIª P.P. 1924)</i></p> <p>- D. Eulogio González Martín Soldado de Aviación + 14-11-30</p> <p>- D. Antonio Carrous Ceudrals <i>(Corrons Cendrals en lápida)</i> Sargento de Aviación + 22-04-31</p> <p>- D. Constantino Palomar Graz <i>(Palomar Agraz en lápida)</i> Sargento Mecánico de Aviación + 24-04-31</p>
<p align="center">8ª COLUMNA</p> <p>- D. José Alonso Valdés Teniente de Caballería + 17-10-22</p> <p>- D. Antero Montero Medina Capitán de Artillería + 02-02-23 <i>(XIª P.P. 1920)</i></p>	<p align="center">12ª COLUMNA</p> <p>- D. Alfonso Lacuesta Sierra Sto. de Ingenieros + 22-04-31</p> <p>- D. Emilio Esparza Folle <i>(Esparza Goni en lápida)</i> + 25-04-31 <i>(XXXIª P.P. 1927)</i></p> <p>- D. Gaspar Tellechea Echevarría Tte. de Caballería + 12-04-32 <i>(XXXIª P.P. 1927)</i></p> <p>- D. Paulino Vecilla Vecilla Sto. de Ingenieros + 17-05-32</p>	

NOTA: Se ha añadido en cursiva la promoción de aviación a la que pertenecían P.P. = piloto, P.O. = observador y P.A.B. = ametrallador bombardeo), así como diferencia entre los epitafios de las lápidas y el mausoleo.

El 17 de septiembre, con ocasión de las operaciones para ocupar Nador, efectúa un vuelo.

El día 18 de octubre, al regresar de un bombardeo, cuatro Havilland, yendo en uno de ellos de observador el Tte. Valdés, aterrizan en el campo de Tauima, inaugurándole.

El 11 de noviembre, su escuadrilla, durante la ocupación de los poblados de Yazanen y Tifasir, realiza 33 salidas para efectuar acciones de bombardeo, fotografía, reconocimiento y fuego de ametralladoras, donde son empleadas por primera vez las dos torretas giratorias instaladas en el puesto de observador. Dos días más tarde, durante la toma de Ras Medua, arrojan 153 bombas en 13 vuelos.

El día 30 de noviembre, forma parte de la primera escuadrilla desplegada en el aeródromo fijo de Melilla (Nador).

El 22 de diciembre, en las operaciones sobre Ras Tikermin, todos los aviones de su escuadrilla inician, por primera vez en la historia, lo que luego se conocería como "vuelo a la española", atacando al enemigo en vuelo rasante y en cadena, para proteger el avance de las tropas. En este día, cae derribado su avión, que pilotaba el Ctán. Ferreiro, a consecuencia de una bala que atravesó el radiador. Por las acciones de su unidad en este día, son felicitados por el Ministro de la Guerra, que se encontraba en Melilla y presenció el "brillantísimo y eficaz combate de los aviones". Año 1922.

Para apoyar el avance sobre Tazarut, las escuadrillas de Tetuán y Larache, son reforzadas por la de Melilla, de la que forma parte el Tte. Valdés, que bombardean el 25 de abril, las posiciones enemigas de Jerba, Taule, Feddan, Yebel y otros objetivos.

El 6 de mayo, durante las salidas de la escuadrilla expedicionaria de Melilla, son arrojadas durante la mañana 66 bombas y 111 de trilita y 360 incendiarias por la tarde. Y como colofón, otra vez unos fríos datos esta vez estadísticos:

Si cotejan las fechas de los accidentes con la de los que tienen de la promoción en que realizaron el curso de vuelo, se observa con dolor la corta vida aeronáutica que tuvieron, que va desde unos meses a un máximo de tan solo ocho años. Pero además los que solamente fueron aviadores un año alcanzan el 33% y dos el 18%, es decir que si le sumamos el 7,5% de los que fueron menos de un año, representa todo ello más de la mitad de los muertos en accidente de vuelo.

En cuanto al arma o cuerpo de procedencia, aparece en primer lugar la Caballería con el 24%, seguido de la Artillería (22%), Infantería (18%) e Ingenieros (14%), entre los más significativos ■