

Algunos hechos singulares de la aviación militar española durante la campaña de Marruecos 1913 - 1927

CARLOS AGUILERA MARÍN

La Aviación Militar Española nació en marzo de 1911, al suroeste de Madrid, en Cuatro Vientos, con dos hangares desmontables, la compra de tres biplanos Farman y la puesta en marcha de la escuela de pilotos.

El 15 de marzo, comenzaron las clases de vuelo de los cinco alumnos integrantes de la Primera Promoción de la Escuela: los capitanes, Alfredo Kindelán Duany, Emilio Herrera Linares y Enrique Arrillaga López y los tenientes Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor y José Ortiz Echagüe. todos ellos pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros del Ejército, del Regimiento de Guadalajara, y procedentes de la Compañía de Aerostación como pilotos y observadores de globo.

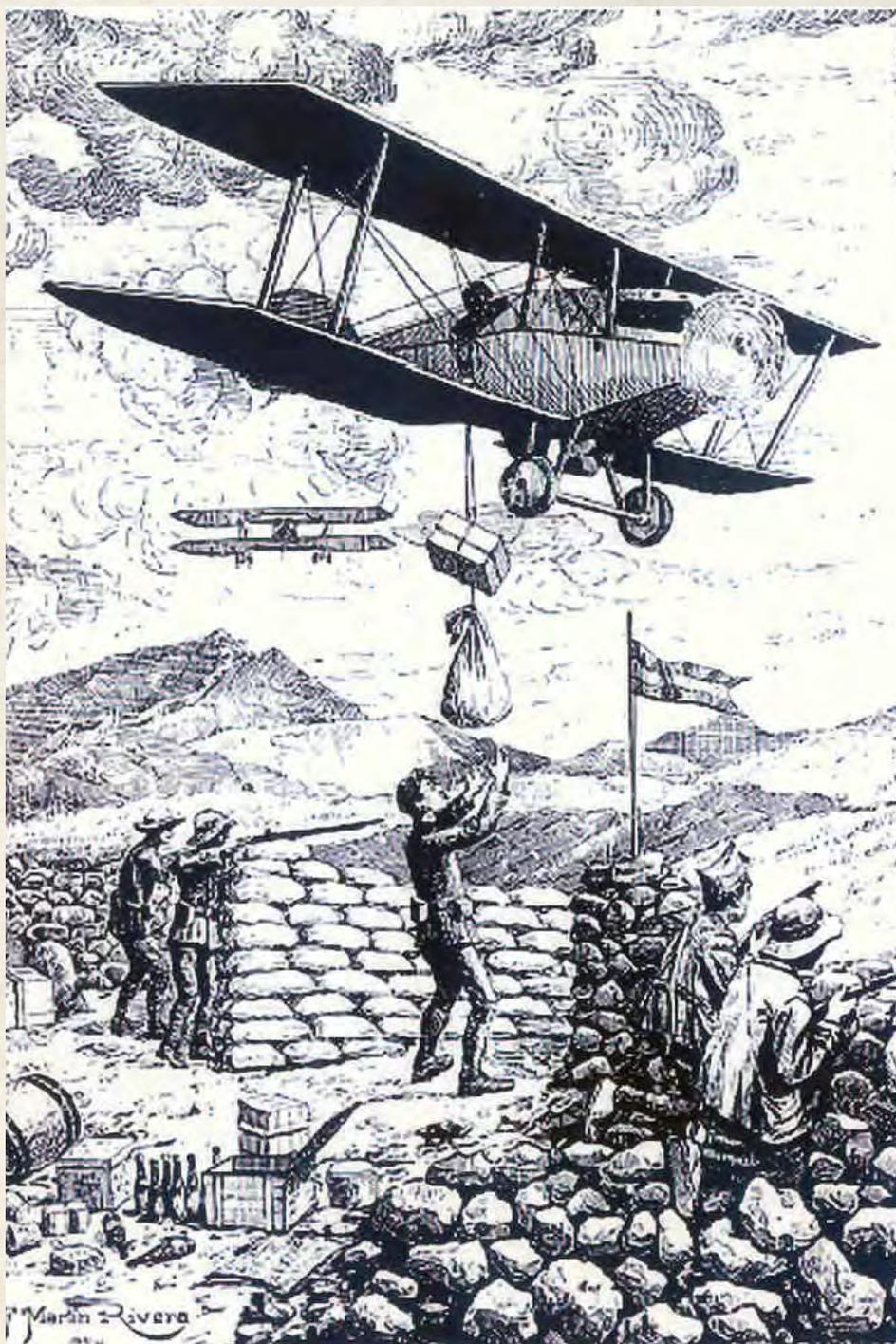
El bautismo de fuego de la Aviación Militar Española tuvo lugar al norte de África, en el Protectorado Español de Marruecos, con la 1ª Escuadrilla Expedicionaria que en octubre de 1913 desplegó en el Aeródromo de Sania Ramel, cerca de Tetuán. Posteriormente se abrieron los de Arcila y Larache en la zona occidental y Zeluan, La Hípica, Tauima y El Atalayón, próximos a Melilla, en la zona oriental.

Durante toda la campaña, desde 1913 hasta 1927, la Aviación Militar Española creció y se consolidó como arma aérea, realizando todo tipo de misiones, unas nuevas y otras ya realizadas anteriormente, pero ahora en ambiente hostil. Sus pilotos y observadores derrocharon iniciativa, esfuerzo y sacrificio, entregando numerosas vidas en el cumplimiento de su misión.

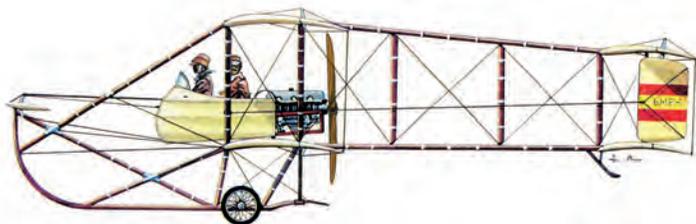
He aquí algunos de los, entre muchos, hechos singulares realizados por la Aviación Militar Española en ese periodo de tiempo, en los que su valentía, arrojo y decisión forjaron una nueva estirpe de aviadores.

RECONOCIMIENTO DEL MONTE CÓNICO (19-11-1913)

El 3 de noviembre de 1913 llegó a Tetuán, para instalarse en el aeródromo de Sania Ramel, la primera escuadrilla expedicionaria de la Aviación Militar Española; dieciséis días después, el Jefe de la misma, capitán Kindelán, ordenaba que el 19 de noviembre se realizase 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, nº 1, formada por el teniente de Infantería, piloto aviador, Julio Ríos Angüeso y el capitán de Ingenieros, observador de aeroplano, Manuel Barreiro Álvarez.



MAURICE FARMAN MF-7



El Maurice Farman era un avión biplaza en tandem, siendo el asiento del piloto, el delantero. Se trataba de un avión de reconocimiento y bombardeo ligero fabricado totalmente en madera. Llevaba el timón de profundidad en posición anterior, denominado tipo "canard", sostenido por largueros de gran longitud encorvados en la parte anterior para servir como patines de aterrizaje. Tenía una longitud de 12 m., una envergadura de 15,50 m. y una superficie alar de 60² m. Su peso máximo al despegue era de casi 500 kg., de los cuales 280 correspondían a la carga útil. Llevaba un motor Renault de 8 cilindros en V y 70 c.v. de potencia que iba colocado detrás del piloto y de las alas y que accionaba una hélice propulsora.

La velocidad máxima horizontal era de 90 km/h. Los mandos eran "mango de escoba" para accionar timón de profundidad y alerones, y "palonnier" para el de dirección. Este aeroplano tenía la particularidad de poderse transformar en hidroavión, instalándole dos largos flotadores fabricados por la misma casa Farman.

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 a ras de 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.

Julio Ríos Angüeso



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 2^a categoría y en junio del año siguiente el de 1^a.

Una vez curado de sus heridas volvió a la Península, permaneció de reemplazo por herido hasta diciembre de 1914, en que se le declaró apto para el servicio. Entre 1915 y 1923 fue profesor en la escuela de Cuatro Vientos, jefe del aeródromo de Getafe y estuvo destinado en la plana mayor del Servicio de Aeronáutica y en la Jefatura del Servicio de Aviación, como capitán secretario.

El 26 de agosto de 1921 le fue impuesta la Cruz Laureada por S.M. el Rey en el Campamento de Carabanchel.

En 1926 fue ascendido al empleo de comandante, continuando en el Servicio de Aviación como jefe de Grupo del Parque y Talleres de Cuatro Vientos y del Parque Central.

Al llegar la República fue baja en el Servicio de Aviación, quedando en situación de disponible y pasando más tarde a la de retirado con el empleo de teniente coronel.

Durante los meses de marzo a mayo de 1936 intervino en Marruecos en la preparación del alzamiento nacional. El 17 de julio, es re-

cluido en la Dirección General de Seguridad como desafecto a la República y, posteriormente en la Legación de Noruega, como refugiado político, hasta marzo de 1937 que se acoge a la Embajada de Chile, donde permanece hasta la liberación de Madrid.

Al terminar la guerra se incorporó de nuevo al Servicio, pasando a formar parte de la Escala del Aire del Arma de Aviación, como teniente coronel. En el mes de agosto de 1939 fue nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas del Atlántico; al mes siguiente jefe de Estado Mayor de las de Marruecos y en 1940 ascendió a coronel y fue nombrado segundo jefe de la Región Aérea del Estrecho.

En 1944 se le dio el mando del Sector Aéreo de Sevilla, siendo al año siguiente promovido a general de brigada. En 1946 fue nombrado consejero del Consejo Supremo de Justicia Militar.

En 1952 pasó a la situación de reserva y fue promovido a general de división por ser Caballero Laureado. Falleció a los 86 años, en el Hospital del Aire de Sevilla, el 6 de mayo de 1973.

Manuel Barreiro Álvarez



El capitán Manuel Barreiro Álvarez nació el 23 de octubre de 1880 en la localidad gallega de Bayona. El 1 de agosto de 1898, con 18 años, ingresó en la Academia Militar de Ingenieros de Guadalajara, donde tras finalizar sus estudios fue promovido al empleo de primer teniente en 1905 y destinado al sexto regimiento mixto de Valladolid. En esta ciudad llegó a ejercer, de forma accidental, el mando de la Cuarta Compañía de Zapadores.

En 1906, fue destinado a la isla de Mallorca para hacerse cargo de la nascente red de telefonía de la ciudad de Palma. En agosto de 1909, se trasladó a Madrid para asistir a un curso de telegrafía que terminó en diciembre de ese mismo año. El 30 de octubre de 1911 fue ascendido al rango de capitán de ingenieros, reincorporándose, el 20 de noviembre de 1912, al sexto regimiento mixto de ingenieros de Valladolid.

En 1913 vuelve a ser destinado a Mallorca. El 1 de mayo de 1913 fue convocado junto con otros veinte oficiales para efectuar unas prácticas de observación y ascensión en globo en la capital alcarreña, 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 2^a categoría, formando parte de la cuarta promoción.

En octubre de 1913 se incorporó a las primeras fuerzas aéreas que participarían en la Campaña de África en el campamento de Adir en Tetuán.

En Tetuán, muy pronto comenzó a participar en misiones de guerra como observador de aviación, cubriendo de esta manera 70 vuelos. Posteriormente, como piloto, realizó 25 vuelos con una duración de 2 horas, que quedarían escritas como las primeras horas de vuelo militar en acción de guerra, ya que estos vuelos siempre fueron hostilizados por el enemigo. Estas operaciones de reconocimiento aéreo sobre la misma línea del frente, realizadas entre octubre y noviembre de 1913, exponían a los aviadores a grandes riesgos, dada la vulnerabilidad de los aviones de la época.

Por su actuación del 19 de noviembre de 1913 en el Monte Cónico fue ascendido al empleo de comandante. La gravedad de la herida recibida hizo que pasara a la situación de reemplazo por herido a la 8^a Región Militar. Así permaneció hasta 1918, año en que ingresó en el cuerpo general de inválidos.

En 1920 fue ascendido a teniente coronel, en abril de 1922 le fue impuesta la Cruz Laureada de San Fernando, en 1928 ascendió a coronel y en 1931 a general de brigada, ya en situación de segunda reserva ascendió a General de División en 1934.

El Movimiento Nacional le sorprendió en el Sanatorio Hispano-Americano de la Sierra de Guadarrama, a donde acudía en curas temporales de las lesiones pulmonares, secuelas de sus heridas. Evacuado el Sanatorio por la proximidad del frente de guerra, el General Barreiro se refugia en una Embajada, por medio de la cual pasa a Francia, y de aquí a su Bayona natal, en la que falleció el 13 de julio de 1940.

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 pericia 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.

Les fue concedida a ambos la Cruz Laureada de San Fernando; 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.

BOMBARDEO DE BEN KARRICH (17-12-1913)

Durante noviembre y parte de diciembre, los vuelos fueron sólo de reconocimiento, pero el 17 de diciembre, en una operación dirigida por el general Aguilera, se realizó un avance con una fuerza de tres batallones, un escuadrón de caballería y tres baterías, hacia el río Hayera en su confluencia con el Martín, al sur de Laucién, y la acción aérea corrió a cargo de un biplano Lohner Pfeilflieger B-1, tripulado por el capitán Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor y su observador, el capitán Carlos Cifuentes Rodríguez, quienes fueron protagonistas del primer bombardeo aéreo en acción de guerra efectuado por la Aviación Militar Española, utilizando rudimentarios visores de puntería, y el primero del mundo usando verdaderas bombas de aviación.

LÖHNER "PFEILFLIEGER" B-1



Los Lohner "Pfeilflieger" (avión-flecha) eran biplanos, con las alas en flecha, bastante acentuada para la época. Era del tipo sesquiplano, con el ala inferior de menor tamaño que la superior. Estaban entonces entre los aviones más veloces y de mayor capacidad ascensional, merced a su magnífico motor Austro-Daimler de 6 cilindros en línea que proporcionaba 90 c.v. y accionaba una hélice tractora bipala.

Tenían una velocidad máxima de 100 km/h. Su longitud era de 9,70 m. Su envergadura de 13,50 m. y tenían una superficie alar de 42 m². Pesaban en total unos 420 Kg. Para facilitar la acción del piloto llevaba una palanca con volante para facilitar el movimiento de los alerones.

Los pies accionaban una barra de "palonnier", que, a su vez, actuaba el timón de dirección. Este aeroplano había batido en 1912 el récord de altitud con un pasajero ascendiendo a más de 4.500 m. de altura.

Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor



Nació en Matanzas (Cuba) el 7 de septiembre de 1888 ingresó como alumno en la Academia de Ingenieros en septiembre de 1902, Ascendió a teniente en 1907 y después de realizar el curso de Radiotelegrafista pasó destinado a la Compañía de Aerostación de Guadalajara.

El 28 de julio de 1908 recibió su bautismo del aire y el 31 del mismo mes tripulando el globo "Júpiter" realizó la primera ascensión libre.

En 1909 formó parte de la Compañía de Aerostación que mandada por el capitán Gordejuela se desplazó a Melilla para colaborar con el Ejército tras los desastres de Sidi Musa y el Barranco del Lobo. Desde los globos "Urano" y "Reina Victoria" realizó innumerables ascensiones y junto con el capitán Emilio Herrera efectuaron reconocimientos del Gurugú, Zeluán, Nador observando los movimientos del enemigo, levantando croquis del terreno, corrigiendo el tiro de la Artillería y transmitiendo las órdenes recibidas.

En 1911 formó parte del primer curso de pilotos de aeroplano que realizó en Cuatro Vientos junto a los capitanes Kindelán y Herrera y los tenientes Ortiz Echagüe y Arrillaga. Ascendió a capitán en 1912 y redactó el proyecto de los Talleres y Salas de Ensayos de Cuatro Vientos del que fue nombrado Jefe.

El 22 de octubre de 1913 formó parte de la Escuadrilla Expedicionaria que al mando del capitán Kindelán se desplazó al aeródromo de Sania Ramel en Tetuán, el día 17 de diciembre tomó parte, junto con el capitán Cifuentes, del primer bombardeo de la Historia de la Aviación.

Proyectó y construyó su avión "Flecha" de los que se construyeron 28 unidades en los talleres Cardé y Escoriaza de Zaragoza. En 1917 pasó a "Supernumerario" y en la Casa Hispano de Guadalajara fundó la Sección de Aviación. Al año siguiente construyó dos prototipos, un avión de caza y otro de reconocimiento, que presentó al concurso, obteniendo, ya en 1919, el primer premio para el de caza y el segundo para el de reconocimiento. Para el primero consiguió además la Medalla de Oro en el Congreso de Ingeniería.

En 1920 volvió a la Aviación Militar, en 1921 ascendió a comandante y fue nombrado Jefe del aeródromo de la Hípica en Melilla. Posteriormente desempeñó la jefatura de los Talleres Centrales, la Inspección de todos los talleres de Aviación y la Base Aérea de Tablada en Sevilla.

En 1923 fue nombrado director de la Línea Aérea Sevilla-Larache y en 1925 se incorporó como Ingeniero Director a la fábrica de aviones Loring en la que construyó los prototipos R-I, R-II y R-III.

Al crearse, en 1939, el Ejército del Aire reingresó con el empleo de coronel. En 1945 ascendió a general de brigada y fue designado Director General de Industria y Material del Ministerio del Aire, en cuyo cargo falleció el 13 de enero de 1949.

Carlos Cifuentes Rodríguez



Nació en Oviedo en 1882. A primeros de julio de 1899 aprobó los exámenes de ingreso en la Academia de Artillería, seis años después, el 12 de julio, ya como primer teniente, fue destinado a la Comandancia de Mallorca, de allí pasó en 1906 a la de Ceuta, en 1907 recibió el curso de instrucción en la Escuela Central de Tiro, destinado en el 10º Regimiento montado, de guarnición en Vicálvaro en 1909 y realizó en 1910 el curso de equitación.

Con efectividad de 26 de agosto de 1912, fue promovido al empleo de capitán de artillería, a finales del mes de noviembre, fue admitido en las Escuelas Prácticas de Cuatro Vientos.

Ingresó en Cuatro Vientos, el 5 de febrero, formando parte de la 4ª promoción de 1913, con fecha 18 de junio obtuvo el título de piloto de 2ª, licencia nº 39, durante el año sufrió varios percances y roturas menores de los que salió ileso.

Formó parte de la 1ª Escuadrilla expedicionaria a Marruecos, al mando del capitán Kindelán. Realizó con el capitán Eduardo Barrón el primer lanzamiento de bombas, a mano y sin visor de puntería, desde un avión militar español, tuvo lugar sobre el poblado de Ben Karrich el día 17 de diciembre de 1913 desde un avión Lohner. Se lanzaron proyectiles, de caída para arrojar desde aeroplanos, de 10 kilos, fabricados en Alemania por la casa Carbonit.

En 1915 fue destinado al Aeródromo de Cuatro Vientos, en comisión, formando parte del profesorado. En 1917 fue destinado en comisión al Servicio Aeronáutico, agregado a la 1ª sección de la Escuela Central de Tiro en Madrid. En 1920 estuvo destinado en el Depósito de Sementales de artillería de Hospitalet, con efectividad de 31 de agosto de 1923, fue promovido al empleo de comandante de Artillería, destinado en el 15º Regimiento de Artillería Ligera, tras unos años de supernumerario en la 4ª Región, en 1929 fue destinado al Regimiento 4º Ligero de Artillería de guarnición en Barcelona y Jefe de la Tropa de Exploradores de Barcelona.

Se retiró del Ejército en 1931, recibió la Cruz pensionada de la Orden de San Hermenegildo en 1934, formó parte de la Junta Directiva del Mercado Libre de Valores de Barcelona, en 1937 ascendió a coronel y pasó del Parque principal de Albacete a la División Territorial, falleció en Madrid en 1962.

El Lohner B-1 incorporaba un rudimentario visor de bombardeo Carbonit, adquirido en Alemania en 1912, y las bombas lanzadas en el sector de Laucién pudieron ser de 3,5 o bien 10 kg. Aquel día, Cifuentes arrojó a mano cuatro bombas Carbonit sobre el poblado de Ben Karrich. Las fotografías tomadas en el Aeródromo por Leopoldo Alonso mostrando a los dos aviadores con su Lohner y sus bombas obtuvieron difusión internacional, siendo a veces reproducidas con citas erróneas.

PRIMERA TRAVESIA DEL ESTRECHO (27-02-1914)

Aprovechando unos días de calma en las operaciones aéreas y que S.M. el Rey Alfonso XIII se encontraba en Sevilla por aquellos días, se envió un avión a Tablada. Este aeroplano sería el primero que enlazase África con España.

NIEUPOINT IV-G



Los Nieuport eran monoplanos, con un peso total de 350 Kg. Su motor un Gnôme rotativo de 80 c.v., que le permitía alcanzar los 110 Km/h. Era un biplaza con los asientos en tandem, en una cabina única tipo bañera y mando en el asiento posterior.

Los mandos de vuelo consistían en una palanca tipo "mango de escoba" y una barra denominada "palonnier". La palanca accionaba el timón de profundidad al moverla hacia adelante o hacia atrás y al inclinarla lateralmente actuaba sobre el timón de dirección. Los pies apoyaban sobre la barra horizontal y al moverla por medio de unos cables alabeaban las puntas de las alas.

El tren de aterrizaje consistía en un patín de madera y una barra de acero con ballestas donde iban las dos ruedas y servía de eje y amortiguador. La estructura de madera forrada con tela y su motor rotativo estaba protegido por una carcasa metálica.

Para la misión se escogió un Nieuport con motor Gnôme de 80 c.v. El avión iba tripulado por los capitanes Herrera y Ortiz Echagüe. Estos pilotos llevaban 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".

Emilio Herrera Linares



Emilio Herrera nació en Granada 13 de febrero de 1879, a los 17 años ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Salió de teniente en 1903, solicitando su traslado a la Escuela Práctica de Aerostación para aprender el manejo de los aerostatos.

A finales de julio de 1909, formó parte de la Compañía de Aerostación que se desplazó a Melilla para colaborar con el Ejército tras los desastres de Sidi Musa y el Barranco del Lobo. El 25 de agosto entregó en la Comandancia General de Ingenieros el croquis del Gurugú, realizado por él con los datos recogidos desde el globo.

Perteneció a la primera promoción que en 1911 realizó el primer curso de pilotos de aeroplano en Cuatro Vientos. Creado en 1913 el Servicio de Aeronáutica, fue nombrado jefe del aeródromo de Cuatro Vientos, y en enero de 1914 sustituyó a Kindelán en Tetuán. En febrero efectuó la primera travesía aérea del Estrecho de Gibraltar y en mayo tomó el mando del nuevo aeródromo de Zeluán en Melilla.

En diciembre de 1918, ascendido a comandante participando en la construcción y diseño del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos, inaugurado en 1921 y dotado de uno de los túneles de viento más grande y moderno del momento proyectado por el mismo Herrera.

En 1935 realizó los diseños de, por un lado un globo que podía alcanzar los 26.000 metros de altitud y por otro el primer traje espacial que contaba con micrófono, sistema de respiración antivapor, termómetros, barómetros o varias herramientas para medir y recoger muestras. Su traje espacial fue utilizado como diseño previo de los modernos trajes de astronauta.

Al comienzo de la guerra civil en 1936 era teniente coronel y el director técnico de la fuerza aérea republicana. Se mantuvo fiel al gobierno republicano y en 1937 ascendió a General, fue el último presidente del Gobierno de la República en el exilio. Falleció en Ginebra el 13 de septiembre de 1967 a los 88 años.

José Ortiz-Echagüe y Puertas



Nació en Guadalajara el 21 de agosto de 1886, ingresó en la Academia de Ingenieros de la que salió, ya promovido a teniente, en 1909, marchando ese mismo año, encuadrado en la compañía de Aerostación que mandaba el capitán Gordejuela, a Melilla. El 30 de septiembre, desde un globo cautivo enlazado telefónicamente con tierra, mantuvo al Mando informado de los movimientos del enemigo,

Ortiz-Echagüe formó parte de la primera promoción de pilotos, realizando en el aeródromo de Cuatro Vientos las prácticas necesarias para la obtención del título de piloto de aeroplano.

Al regresar de África, a finales de 1912, ascendió a capitán, y viajó a Buenos Aires donde le habían ofrecido un puesto de ingeniero en el Ayuntamiento. El Presidente de la Cámara de Comercio española en

Buenos Aires, José Artal y Mayoral conde de Artal, regaló tres aeroplanos al Ejército español; Ortiz encargado de adquirirlos, marchó a París, comprando tres Morane-Saulnier, con motor Le Rhône de 70 caballos.

La experiencia adquirida en esta etapa de su vida le impulsó a crear, en 1923, la empresa "Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima", C.A.S.A., y en la que fue ocupando, sucesivamente, los cargos de director gerente, consejero, delegado y presidente hasta 1970 que fue nombrado presidente de honor vitalicio.

En 1950, el Instituto Nacional de Industria, I.N.I., le requirió para que ocupara la presidencia de la nueva "Sociedad Española de Automóviles de Turismo", SEAT, cargo que desempeñó hasta convertirla en la empresa de mayor importancia en su género, en España. Cuando en 1967 dejó la presidencia, nombrado presidente de honor.

En enero de este año 1980 fue inaugurada en el Palacio de Cristal del Retiro una exposición antológica en la que se presentaban 150 fotografías seleccionadas por él mismo entre las obtenidas en el medio siglo transcurrido entre 1903 y 1954.

José Ortiz Echagüe falleció en Madrid el día 7 de septiembre de 1980.

Desde el 7 de febrero, el mal tiempo impidió el despegue hasta el 27. Este día el avión despegó de la plaza de Tetuán y, después de 2 horas y 30 minutos de vuelo, llegó a Sevilla. Por primera vez se cruzaba en vuelo el estrecho de Gibraltar.

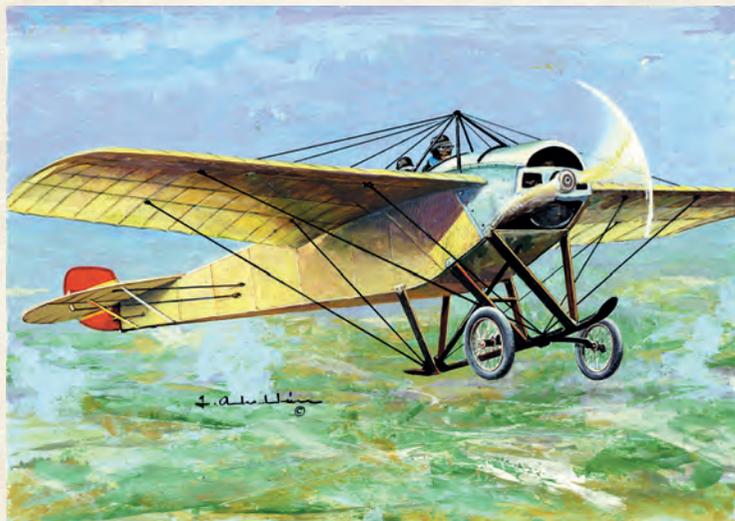
El Rey recibió inmediatamente a los dos Oficiales, les felicitó por la pericia demostrada en el viaje y les concedió como distinción el nombramiento de Gentilhombres de Cámara. Contestó al mensaje del General Marina con el siguiente telegrama:

"Mi querido General. Al manifestarle mi satisfacción por el buen resultado de este primer viaje de nuestros aviadores militares de Marruecos a España, respondo al saludo de su valiente Ejército, al que deseo todo género de prosperidades. Le envía un abrazo su afectísimo, Alfonso".

El aeroplano, que se encontraba en Tablada sin ninguna protección, resultó destrozado por un violento temporal que lo volcó y destruyó, por lo que hubo de ser desmontado y embalado convenientemente para enviarlo por ferrocarril a Cuatro Vientos para su reparación.

OPERACIÓN SOBRE TIKERMIN (22-12-1921)

El 22 de diciembre de 1921 se inicia la operación sobre Tikermin, que tenía como objetivo ocupar su meseta y asegurar su dominio dejando guarniciones en las posiciones de Ras Tikermin, Kalkul y Tensalek. Una unidad de la policía indígena y una harka amiga se adelantaron y tomaron poco antes del amanecer la posición de Tikermin; inmediatamente se vieron rodeados y comenzó el acoso a la posición que se iba haciendo cada vez más difícil.



DE HAVILLAND DH-4



Los De Havilland DH-4, excedentes de la RAF dotados de plantas motrices Rolls-Royce Eagle tenían una envergadura de 12'93 m., una longitud de 9'35 m. y un peso total de 1.083 Kg.

La aviación española recibió sus primeros DH-4, del total de 45 que llegarían a reunir, hacia octubre de 1919, fueron conocidos como "De Havilland Rolls", enviándose los primeros ejemplares adquiridos a tierras africanas, hacia mayo o junio de 1920, compartiendo inicialmente Unidad con los Farman F-50 y Breguet XIV de la Escuadrilla de Tetuán, a las que pronto se unirían las de Larache y Zeluán.

Se perdieron cinco DH-4 de esta última Unidad, tras el desastre de Annual al ser destruidos por personal español para que no cayesen en manos de los rifeños, al ocupar éstos el aeródromo de Zeluán.

La reacción del pueblo español no pudo ser más solidaria, fueron muchas las provincias que adquirieron uno o varios DH-4 para reforzar a los cinco del mismo tipo enviados desde Tetuán hasta Melilla, formándose con ellos el famoso "Grupo Rolls".

También protagonizaron los primeros bombardeos nocturnos de la Aviación Militar Española, así como peligrosísimas misiones de aprovisionamiento de municiones, víveres o barras de hielo a posiciones cercadas, mediante vuelos literalmente a ras de tierra para garantizar la exactitud de la entrega.

El número de enemigos era netamente superior, las municiones comenzaron a escasear y no era posible reponerlas; difícilmente podían haber aguantado otra hora más si no hubiesen aparecido en el horizonte varios aeroplanos, de Havilland DH-4 de la 2ª Escuadrilla de Melilla, la del capitán Moreno Abella, que al observar la presencia de un numeroso grupo enemigo, emplazado a unos 150 metros de la posición, arrojó sobre ellos las bombas de que disponían los aparatos y terminadas éstas, continuaron en aquel lugar abatiendo al enemigo con fuego de las ametralladoras, llegando para ello a descender a alturas de 200 metros. A pesar de que el enemigo hacía sobre dichos aparatos intenso fuego por descargas, allí continuaron dichos aviadores hasta la llegada de la Legión que hizo mejorar la situación.

A lo largo de la jornada fueron entrando en combate las otras dos escuadrillas del grupo. En cuanto aparecía una nueva escuadrilla en la zona de lucha, la escuadrilla que se encontraba allí en ese momento regresaba al aeródromo para repostar y volver de nuevo al frente. Mediante continuos relevos que duraron todo el día, se logró que hubiese una escuadrilla continuamente en vuelo sobre el enemigo.

Mientras la artillería batía las zonas vecinas a las posiciones fortificadas para proteger el repliegue, la aviación reavivaba su actividad con el mismo fin. Los riesgos que asumieron los aviones les causaron tres derribos: el "Murcia 3" pilotado por el capitán Ureta, el "Salamanca 2" del capitán Ferreiro y el "DH-39" del teniente Hidalgo de Quintana, que durante el repliegue fue alcanzado por una andanada que hirió al piloto en el pecho, la pierna y el brazo. La pérdida de

sangre fue tan rápida que perdió el conocimiento mientras intentaba llevar el aparato a las propias líneas. Su observador, el teniente Ricardo Bellod, tomó los mandos y consiguió hacerlo aterrizar en una explanada cercana a la carretera de Kandussi a Segangan.

Agustín Hidalgo de Quintana



Nació en Madrid el 29 de agosto de 1898, ingresó como alumno de Caballería el 7 de febrero de 1914, fue promovido a segundo teniente de Caballería con antigüedad del 25 de junio de 1917 y destinado al Regimiento Húsares de la Princesa 19. Ascendió a teniente el 25 de junio de 1919 incorporándose, primero, al Aeródromo de Cuatro Vientos para efectuar las prácticas de vuelo y posteriormente al de Getafe para efectuar las prácticas para adquirir el título de piloto de aeroplano.

En enero de 1920 se incorporó, como observador de aeroplano, a la 1ª escuadrilla de Marruecos en Tetuán, realizando misiones de bombardeo, el 7 de febrero sobre Beni Aros y fotografías del poblado de Taxanet. El 21 de febrero obtuvo el título de piloto de 1ª categoría. En marzo marchó en comisión de servicio a la 2ª escuadrilla de Marruecos en Zeluán y en abril regresó a Cuatro Vientos.

El 19 de agosto voló a Tetuán, haciendo escala en Sevilla, el 21 en dirección a Larache bombardeó Taxanet, regresando el 24 a Cuatro Vientos. El 24 de septiembre fue destinado al Regimiento Cazadores de Taxdir 29 de Caballería continuando en comisión en el Servicio de Aeronáutica Militar.

En enero de 1921 marchó nuevamente a Tetuán y en mayo a Larache siendo Jefe de escuadrilla desde el 21 de junio hasta final de julio, desde Larache voló el 2 de agosto de 1921 hasta Melilla con la escuadrilla expedicionaria, participó en las operaciones para recuperar el territorio perdido.

Después de ser herido en Ras-Tikermin, tardó más de dos años en recuperarse y volver al servicio activo.

El 28 de febrero de 1924 se le dio el visto bueno para su retorno al servicio activo y se incorporó de nuevo al grupo de escuadrillas de Melilla.

El 30 de mayo falleció en un accidente que resultó especialmente trágico por sus circunstancias. Hidalgo había salido a en misión de bombardeo y, una vez cumplida, aterrizó en Tafersit para recoger a su hermano, Luis, teniente de Caballería, y al teniente de Ingenieros Carlos Pérez. El avión despegó sin problemas y cuando había tomado altura cayó a tierra envuelto en llamas. Fallecieron los tres oficiales.

Estaba en posesión de dos Cruces de 1º Clase del Mérito Militar con distintivo rojo en atención a los distinguidos servicios prestados y méritos contraídos asistiendo seis meses, por lo menos, a las operaciones realizadas en el Protectorado Español en África; la 1ª desde el 30 de junio de 1918 hasta el 30 de octubre de 1920 y la 2ª desde el 1 de noviembre de 1920 hasta el 31 de junio de 1921.

Ricardo Bellod Keller



Nació en Burgos el 2 de marzo de 1900, a los catorce años ingresó en la Academia de Artillería. Ascendió a teniente cinco años más tarde, y fue destinado al Regimiento de Artillería Pesada de la Plaza de Santoña, en el que prestó servicio hasta el otoño de 1920 en que marchó a Cuatro Vientos para efectuar el curso de observador de aeroplano.

En enero de 1921 fue destinado al aeródromo de Larache, como observador en la 3ª Escuadrilla de Marruecos, y con ella participó en los combates contra las harkas enemigas en el sector de Xauen. Fueron muy numerosos los servicios de reconocimiento y bombardeo en los que participó el teniente Bellod, contra Beni Gorfet, Dar Karmut, Guenedax, Taula y poblados de las proximidades del Jemiz de Beni Arós.

El 2 de agosto de 1921 llegó a Melilla con la escuadrilla expedicionaria mandada por Saenz de Buruaga, comenzando inmediatamente, desde el improvisado aeródromo en La Hípica el abastecimiento de las posiciones que aún resistían.

Intervino de forma destacada en la acción de Ras-Tikermin, el 22 de diciembre, en donde se hizo con el control del aeroplano cuando fue herido su piloto, Hidalgo de Quintana, y consiguió llevarlo hasta las propias líneas, aunque capotó al aterrizar. Por esa acción fue propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando y ascendido a capitán por méritos de guerra, ascenso al que renunció siendo premiado por el Jefe del Ejército de Marruecos, con la Medalla Militar.

En abril de 1922 atacó el enemigo los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera, siendo peor la situación de este último más alejado de las posiciones españolas y dominado por los montes y acantilados de su entorno para apoyar a las escuadrillas de Tetuán en su lucha contra los atacantes del peñón, acudió de Melilla la escuadrilla De Havilland Rolls, y con ella el capitán Bellod. Además de las misiones en Vélez de la Gomera, en el tiempo que estuvo en Tetuán. esta escuadrilla, reforzando las de los grupos de Tetuán y Larache, actuó intensamente contra la kábila de Beni Arós, bombardeando las posiciones enemigas de Jorba, Taula, el Fedan Yebel, la Zauia Tilidi y cuantos núcleos enemigos se localizaron.

En julio de 1922 volvió a Cuatro Vientos y Getafe para realizar el curso de piloto que terminó en marzo del año siguiente, volviendo al grupo de escuadrillas de Melilla, primero a la 2ª escuadrilla de Havilland realizando vuelos de reconocimiento y bombardeo.

Tres meses después pasó a la escuadrilla de caza dotada con aviones Martinsyde, realizando vuelos de reconocimiento y ataque.

El 16 de agosto de 1924, cooperando en la protección del convoy a Afrau, fue alcanzado el motor de su aparato por disparos enemigos y derribado cayó al mar. En septiembre al mando de una escuadrilla de Havilland Rolls, marchó a Teuán, desde donde participó en las operaciones sobre el Gorges, Zoco el Arbaa, Dar Acoba, Xauen y Senama. Se distinguió notablemente, y su escuadrilla fue felicitada por su brillante actuación en el aprovisionamiento de las posiciones sitiadas de Buhamax y Adrú.

Fue designado a finales de aquel año para efectuar en Cuatro Vientos el curso de Jefe de Grupo. y quedó destinado en la Escuela de Instrucción como jefe de la Escuela de Transformación de Pilotos de Guadalajara centro que organizó y dirigió con excelentes resultados.

En marzo de 1927 fue ascendido a jefe de grupo. Estuvo unos meses como jefe del aeródromo de Burgos y después pasó a la escuela de transformación de Guadalajara. En octubre del 29 volvió a Cuatro Vientos como Jefe del Parque Regional.

Murió el 21 de octubre de 1932. En un vuelo a León y Monforte de Lemos, tuvo una avería de motor y al tomar tierra, en las afueras de San Clodio, en la provincia de Lugo, en el primer sitio que pudo, chocó contra un muro y se incendió el avión.

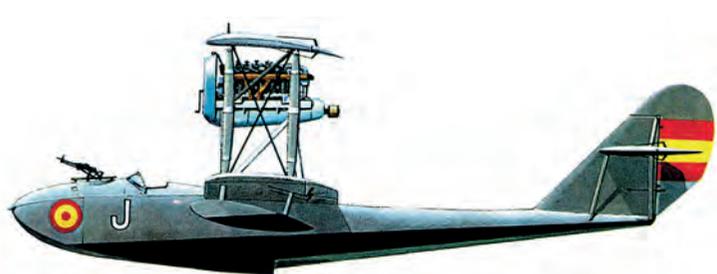
A la vista de esa actuación, un par de meses después, en febrero de 1922, se inició el expediente para concederles la Laureada. En julio de 1923 se había resuelto el expediente de Agustín Hidalgo de Quintana y Ricardo Bellod. Se les denegaba la Laureada porque el fiscal consideraba, y el tribunal hacía suya esa opinión, que el piloto fue herido después de realizada su misión, cuando volvía al aeródromo y que, por otra parte, la actuación no habría sido de "suma importancia para el éxito de la campaña"

AUXILIO A LA POSICIÓN DE AFRAU (23/24-11-1922)

El 23 de noviembre de 1922, a las tres de la tarde, el comandante Kindelán, jefe de las Fuerzas Aéreas de la zona oriental de Marruecos, recibió la notificación de que se dejaba a cargo de la aviación realizar lo necesario para que la posición de Afrau se mantuviese hasta la llegada de las fuerzas de auxilio. Posición que se había perdido en julio de 1922 y que había sido reconquistada 15 días antes.

Las Fuerzas Aéreas estaban constituidas por dos grupos estacionados en el aeródromo de Nador, el 3º formado por dos escuadrillas de De Havilland DH-4 y el 4º, mixto, integrado por dos escuadrillas de Bristol y una de De Havilland DH-9A y una escuadrilla de Savoia S-16 bis de la base de hidroaviones de El Atalayón en la Mar Chica.

SAVOIA MARCHETTI S-16



Con la fama de ser un excelente hidro-canoa de su época, los seis primeros S-16 fueron adquiridos por la Aviación Militar Española en 1921 para su base de Los Alcázares. El hidro, triplaza, montaba una ametralladora móvil en torreta de proa y podía transportar 200 kg. de bombas.

En marzo de 1922 son destinados a África, nació con ellos la base de hidros de Mar Chica o El Atalayón en Melilla, siendo su primer jefe el capitán Roberto White Santiago. Los S-16bis fueron los primeros hidros españoles que volaron en Marruecos.

Una patrulla de tres S-16 realiza su bautismo guerrero el 29 de marzo de 1922 sobre las costas de Tagunt; después con nuevos hidros adquiridos continuaron sus servicios sin interrupción en el sector de Alhucemas, donde en agosto de 1922 uno de ellos es derribado y recogido por el transporte "Dédalo". Pasando a formar parte dos escuadrillas en enero de 1923. En marzo de ese año es abatido otro S-16 en Sidis-Driss y salvado por el cañonero "Recalde" tras cuarenta y ocho horas de búsqueda, los primeros Savoia se perdieron en Cabo Quilates en diciembre de 1923 y Alhucemas en agosto de 1924.

Como escuadrilla integrada en el Grupo "Wal" de la base de El Atalayón, desde agosto de 1925, al mando del capitán Ortiz, los S-16 finalizaron la campaña con ocho hidros.

En apenas 30 minutos ya volaban hacia Afrau la escuadrilla de servicio y dos patrullas más, un total de 15 aviones, y esa misma tarde se les unió un hidroavión, y hasta bien entrada la noche se mantuvieron los aviones bombardeando y ametrallando las posiciones y puestos enemigos regresando a Nador.

El día 24, a pesar del mal tiempo reinante, fue planeada la salida escalonada de las diversas escuadrillas de modo que siempre hubiese un buen número de aeroplanos sobre Afrau, batiendo las barrancadas y poblados al este y oeste de la posición con las ametralladoras en vuelo rasante, mientras los hidroaviones bombardeaban en sus inmediaciones las concentraciones y aduanas enemigos, hasta que a media tarde cesó la actividad del enemigo y pudieron llegar las fuerzas de auxilio.

El día 28 la Aviación española era felicitada por el General Ardanaz, Comandante General de Melilla:

"Normalizada la situación de la posición de Afrau, he de hacer constar la parte eficaz y decisiva que corresponde a las fuerzas de Aviación en el feliz resultado obtenido acudiendo rápidamente en auxilio de las fuerzas defensoras, merced a su admirable organización, y obligando al enemigo, con el valor y pericia de sus observadores y pilotos, a abandonar la empresa después de castigarle muy duramente.

Me es muy grato pues, felicitar con este motivo al Jefe Director del Servicio y a todos los jefes, oficiales y clases a sus órdenes, que han sabido demostrar, como tantas otras veces, el admirable espíritu que les anima, no escatimando esfuerzo ni sacrificio para cumplir con la importante misión que les está encomendada".



JORNADA DE TIZZI ASSA (28-05-1923)

La tranquilidad en 1923 era grande, pero la incertidumbre reinaba en el ambiente. Todo hacía presumir que Abd-el-Krim volvería a probar suerte y así lo observaron los aviadores después de efectuar vuelos de reconocimiento. Grandes masas de combatientes enemigos se agrupaban en las proximidades de Tizzi Assa, en los barrancos de Tafersit. El 28 de mayo, el Mando dispuso la salida de varias escuadrillas para batir a los rifeños. Ingunza, haciendo valer la circunstancia de que su aparato estaba cargado de combustible y bombas, y con el motor caliente, solicitó salir inmediatamente a atacar al enemigo, yendo con él, como observador, el teniente de caballería Montero.

Román Ingunza Santodomingo



Román Ingunza Santodomingo nació en Valverde del Camino, en la provincia de Huelva, el día 16 de octubre de 1888. En 1907, ingresó voluntario en el Ejército, y, encuadrado en el batallón de Cazadores de Madrid nº 2, se encontró entre las fuerzas que, al mando del general Pintos, sufrieron el descalabro conocido como "el barranco del lobo" el 27 de junio de 1909. Al acabar su compromiso y recibir la licencia, dos cruces del Mérito Militar brillaban sobre su pecho.

Atraído por la aviación, marchó a Francia, efectuando en la escuela establecida en Etampes las prácticas correspondientes y las pruebas previstas, sobre un monoplano Bleriot, obteniendo el "brevet" de piloto el 12 de septiembre de 1912, fecha con que el R.A.C.E. revalidó el título, con el nº 19 de los pilotos españoles.

Al estallar en 1914 la guerra europea, se alistó en la Legión francesa, tomó parte en varias de las más duras y violentas batallas. Cuando la guerra acabó, ostentaba orgulloso, en su guerrera, la Cruz de Guerra con dos palmas.

Su incorporación a la Aviación Militar se produjo a consecuencia de una disposición de la Dirección de Aeronáutica que, en 1920, creaba la escala de complemento de aquel Servicio, a la que podían acceder aquellos españoles que no habiendo cumplido 33 años en el momento

de solicitar su ingreso en dicha escala, estuvieron en posesión del título civil de piloto de aeroplano.

Ingunza, que era piloto desde 1912, se acogió a aquella disposición cuando solamente unos meses le separaban de la barrera de los 33 años, y, aceptado, efectuó, primero en Guadalajara, y en Alcalá de Henares, después, las prácticas previstas para la obtención del título de piloto militar, y, ya con él, fue promovido a alférez de complemento de Aeronáutica, el 23 de marzo de 1922.

En julio de 1922, el alférez Ingunza, que prestaba servicio en la escuadrilla de Havilland, en Granada, fue destinado al Grupo de Escuadrillas de Melilla, destacando enseguida por su entusiasmo, afán de lucha y habilidad para el vuelo.

Falleció el 28 de mayo de 1923, apoyando a las fuerzas de tierra en Tafersit.

Aún no había pasado media hora desde el despegue, cuando las fuerzas de tierra que en Tafersit luchaban para contener la avalancha de moros, vieron cómo el avión de Ingunza pasaba una y otra vez, a muy baja altura, para mejor precisar el ataque, arrojando sus bombas sobre los grupos enemigos, desordenándolos y haciéndolos retroceder, hasta que el fuego cruzado que sobre el avión se concentraba alcanzó al piloto, que, gravemente herido, trató de llevar a tierra el aparato para salvar la vida del observador. No logró Ingunza su propósito, tal vez por morir en el aire, y el aeroplano cayó violentamente a tierra, en el barranco de Hardú/Buhafora, destrozándose entre sus restos los cuerpos de sus tripulantes. Al final de la jornada se contabilizarían, aparte del DH nº5, cuatro aparatos derribados y doce con numerosos impactos.

En julio del año siguiente se inició el juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al alférez Ingunza; la más alta recompensa le fue denegada, pero reconociendo su muy distinguida conducta, fue ascendido por méritos de guerra, con antigüedad del día de su muerte, a Teniente de Complemento de Aeronáutica.



SOCORRO A TIFARAUIN (20/22-08-1923)

En la primavera de 1923, únicamente la Aviación penetrando día tras día en el territorio rebelde y llevando a él la acción militar de España con bombardeos a zocos y aduanares, recordaba a sus pobladores que el Ejército español estaba allí, decidido a acabar con la rebeldía.

El viernes 17, Tifarauin estaba totalmente aislada y cercada por más de 8.000 harkeños. Día a día la situación se hacía más insostenible, por lo que se decidió que la Aviación arrojase sobre la posición 2 cajas de estopines para la artillería, barras de hielo y sacos de sandías.

DE HAVILLAND DH 9A



El DH-9 fue un desarrollo del DH-4 con el puesto de piloto retrasado e inmediato al observador, era un bombardero biplano británico utilizado por el Royal Flying Corps durante la Primera Guerra Mundial.

Terminada la guerra, España importó algunos DH-9, pero con motor Hispano-Suiza de 300 caballos, y la Hispano de Guadalajara entregó desde 1922 más de un centenar, con este último motor, a la Aviación Militar. Poco usado en Marruecos, el de Havilland Hispano equipó varios grupos de la Península y, sobre todo, se empleó como avión de escuela de transformación y para instrucción de observadores, tiro y bombardeo. Algunos DH-9 sirvieron durante la Guerra Civil, repartidos en ambos bandos.

El DH-9A era un derivado del DH-9 pero más grande y potente, y que sí resultó eficaz en la RAF en los últimos meses de la Primera Guerra Mundial y en la posguerra, equipado con el motor americano Liberty de 400 caballos.

España adquirió en 1922 ocho DH-9A con el formidable motor Napier Lion de 450 c.v. La escuadrilla Havilland Napier operó en Melilla, acudiendo en momentos comprometidos a Tetuán y Larache. En 1928 fue la primera unidad aérea española enviada al Sahara, regresando a Melilla tras breve tiempo.

La baja de los de Havilland Napier tuvo lugar hacia 1930-31.

En la mañana del día 20, despegaron desde Tauima un De Havilland DH-9 pilotado por el capitán Joaquín Boy y el observador capitán Jaime Baeza, así como 4 aviones Bristol pilotados por los tenientes Bernardo Salgado, Antonio Munáiz, Joaquín García Mauriño y Luis Ruano, llevando como observadores a los tenientes Román Rodríguez Arango, Gabriel Clar, Pedro Colmenar y Luis Vilas.

Llegados a la vertical de Tifarauin, Boy estudió el lanzamiento sobre la posición rodeada por un numeroso enemigo agazapado a pocos metros de la alambrada. Elegida la dirección de entrada, Boy descendió y metió en el centro de la posición una caja de estopines y un mensaje de ánimo a los defensores de aquella. Mientras el nº 86, del capitán Boy estuvo arrojando los estopines en la posición de Tifarauin, el resto de la escuadrilla, volando lo más bajo posible, atacaba con bombas y ametralladoras los alrededores de la posición, tratando de silenciar, o al menos disminuir, el fuego enemigo que trataba de concentrarlo en el avión de Boy.

El avión recibió numerosos impactos, pero Boy insistió. Otra pasada del De Havilland y logró colocar de nuevo, en el punto exacto, el resto de los estopines, pero centrado en el avión el denso fuego marroquí, uno de los disparos alcanzó a Boy causándole la muerte, y el aeroplano cayó violentamente a pocos metros de la posición y los dos aviadores se abrasaron.

Seguidamente, los cuatro Bristol culminaron la misión, dejando caer dentro del recinto las barras de hielo, regresando a Nador con numerosos impactos.

Joaquín Boy Fontelles



Joaquín Boy Fontelles, nació en Barcelona el primer día del año 1895. Recién salido de la Academia de Ingenieros, solicitó el curso de piloto de aeroplano y, mientras esperaba ser llamado para efectuarlo, marchó a Marruecos, tomando parte en las operaciones de Beni Hosmar y el valle de Anghera, en enero de 1920.

En abril del año siguiente, era ya capitán y alumno del curso de piloto que se desarrollaba en el aeródromo de Alcalá de Henares y, al tiempo que realizaba las prácticas correspondientes, desempeñó el cargo de jefe de talleres de la base con tal eficiencia, que el comandante Palanca, jefe de la escuela, informó al Mando sobre el capitán Boy, afirmando que “diez alumnos son hoy pilotos gracias a él”.

Terminado el curso de piloto militar, solicitó Boy ir destinado a Marruecos, y marchó a Larache formando allí parte de la escuadrilla de Breguet XIV mandada por el que más tarde sería laureado, capitán Felipe Matanza, participando con ella en las acciones a la kábila rebelde de Beni Aros.

Durante su permanencia en Larache llevó a cabo la ampliación del aeródromo de Auámara, y luego, en Tetuán, a cuyo Grupo de Escuadrillas fue destinado en Abril, dirigió las obras del campo de Sania Ramel, aquí, en este aeródromo diseñó y construyó un biplano, el “Juanito”, ayudado por el personal de los talleres que él también dirigía.

En la primavera de 1922, realizó numerosos servicios contra la costa vecina al peñón de Vélez de la Gomera, servicios duros y peligrosos que obligaban a alcanzar objetivos distantes más de 200 kilómetros, habiendo de recorrer éstos casi en su totalidad sobre campo o costa enemigos.

En 1923, las bajas fueron considerables en las escuadrillas del Grupo de Melilla y para cubrir los huecos dejados en ellas por los que habían caído, se pidieron voluntarios, Boy no dudó en solicitar su traslado y el 13 de julio se incorporó a aquella zona.

Antes del amanecer del 20 de agosto se encontraba dispuesta la escuadrilla de Havilland DH-9 en el aeródromo de Nador; todos los aviones iban cargados con bombas y el total de munición de ametralladoras, excepto el número 86, pilotado por el capitán Boy, llevando como observador al también capitán Jaime Baeza, voluntariamente ofrecidos para arrojar en la posición de Tifaruin los estopines que ésta precisaba.

Sobre la posición el DH-9, en dos pasadas a muy baja altura, dejó caer las dos cajas de estopines siendo alcanzado el aparato por disparos de fusiles y ametralladoras en ambas pasadas resultando derribado y estrellándose, al finalizar la segunda, provocando la muerte de los dos capitanes.

El 21 se inició una acción conjunta; para posibilitar el aumento del número de salidas se instaló un aeródromo avanzado en Dar Driux, en el que los aviones de los grupos 3º y 4º realizaron 32 salidas y los Dornier de El Atalayón 8, arrojando más de 11 toneladas de bombas.

BRISTOL F.2B



El Bristol F.2 “Fighter” fue un avión biplano biplaza británico de caza y de reconocimiento de la Primera

Guerra Mundial. A pesar de ser un biplaza, el F.2B probó ser un ágil avión capaz de enfrentarse en contra de los exploradores monoplazas, el sólido diseño del F.2B aseguró que permaneciera en el servicio militar hasta los años treinta.

Los Bristol llegaron a España en 1921, después del desastre de Annual. Al terminar el año, dos escuadrillas se preparaban para incorporarse a Marruecos, la primera en Los Alcázares y la segunda en Getafe. La escuadrilla de Roa comenzó a actuar en Melilla en marzo de 1922 y la de Sandino en abril. Estas escuadrillas, con la de DH.9A llegada en junio, constituyeron el llamado Grupo Ligero o Grupo núm. 4 de África.

Las dos escuadrillas de Bristol continuaron en Melilla tomando parte en todas las operaciones de la Zona Oriental hasta fines de 1926.

Terminado el conflicto de Marruecos, en 1927 pasaron a la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. Se adquirieron un total de 64 ejemplares, que terminaron su vida operativa en 1931.

Con él se realizaron numerosas misiones de bombardeo y ametrallamiento contra objetivos rifeños. Durante estas operaciones, los aviones atacaban en cadena, recibiendo esta táctica el nombre de “Vuelo a la española”. Dos de las Cruces Laureadas de San Fernando obtenidas durante la Guerra de Marruecos, lo fueron por parte de tripulaciones de este avión, el capitán Ricardo Burguete y el teniente Senen Ordiales.

El día 22 de agosto, en su avance, las columnas de socorro fueron castigadas con extrema dureza aprovechando la orografía; la aviación organizó un turno entre las escuadrillas de modo que aseguraran el reconocimiento, vigilancia y bombardeo, para que las columnas de maniobra siempre tuviesen sobre ellas al menos tres aviones. El teniente Bernardo Salgado, pilotando el Bristol nº 44 con el teniente Luis Vilas Eleta de observador, divisó a una patrulla del Tercio castigada con extrema dureza por los rifeños; decidido, se lanzó a castigar las posiciones desde las que se disparaba a las fuerzas legionarias y en vuelo rasante bombardeó y ametralló las posiciones enemigas.

El Bristol, en su segunda salida del día, voló al mínimo de velocidad para precisar su fuego y bombardeo, hasta que un balazo, de los muchos que le alcanzaron, rompió la bomba de gasolina, hiriendo otro a Vilas; Bernardo Salgado gritó a su compañero: “Pongo la nodriza, sigue tirando que hay que apoyarlos. Luego nos salvaremos nosotros”.

Al iniciar una nueva pasada un disparo le alcanzó en el pecho y, apenas sin aliento, aterrizó en las inmediaciones de la posición que apoyaban. Los legionarios, enardecidos por su heroicidad, asaltaron las posiciones rifeñas obligándolos a la retirada; y seguidamente recogieron a los aviadores. Salgado había muerto y Vilas, gravemente herido, fallecería al día siguiente, con tiempo suficiente para relatar la valentía del joven Salgado. Ese mismo día se levantó en cerco de Tifaruin liberando a sus defensores.

Bernardo Salgado Fernández Villa-Abrille



Nació el 7 de julio de 1897 en Manila, 2º teniente de Infantería en la Academia de Toledo en 1917, fue destinado al 2º Regimiento de Ceriñola en Melilla, formó parte de la columna volante de Ishafen, fue ascendido a teniente en 1919 y pasó destinado al Regimiento de Covadonga en Madrid.

Solicitó el curso de piloto aviador en 1920 con la 10ª promoción de aviadores militares en Cuatro

Vientos. Destinado al Tercio Extranjero a la espera de poder volar participó activamente en la campaña de Marruecos siendo gravemente herido en Sidi Amarán el 4 de septiembre. Recuperado de sus heridas en octubre participó en la toma de Monte Arruit.

Incorporado al Servicio de Aviación en 1922 fue destinado en la Escuadrilla Napier DH-9 en Granada participando en las actividades aeronáuticas y militares de la inauguración de su aeródromo militar, de aquí pasó destinado en julio a la 2ª Escuadrilla Bristol con la que participó activamente en acciones sobre el zoco Jemiz, Azib de Midar y Peña Tauarda, Sidi Messaud, Ben Tieb y Tizzi Assa y Bu Yacub, y en la ruptura del cerco de las harkas de Abd el Krim a Afrau.

El día 22, el teniente Bernardo Salgado pilotando un Bristol acompañado por el teniente Luis Vilas como observador, en su segunda salida del día, al auxiliar a una guerrilla del Tercio volando a menos de 10 metros de altura fueron abatidos falleciendo después de que el aparato tomase tierra.

BOMBARDEO EN TIZZI MOREN 23-03-1924

Al comienzo del otoño de 1923, 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 ordenó que los aviadores españoles efectuaran numerosos 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.

El 23 de marzo de 1924, el teniente aviador Juan Antonio Ansaldo Vejarano salió del aeródromo de Tauima con dirección a Tizzi Moren pilotando el avión De Havilland DH-4 nº 51, a fin de destruir el 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.

Juan Antonio Ansaldo Bejarano



Nació en Arechavaleta (Guipúzcoa) el 24 de junio de 1901. Miembro de una familia de aviadores, obtuvo merecidamente la Cruz Laureada de San Fernando en la campaña de Marruecos.

Licenciado en Derecho a los veinte años, ingresó como teniente en el Cuerpo Jurídico Militar en 1923, pasando a la Aviación Militar al tener el título de piloto civil de aeroplano, incorporándose al 3º Grupo de Escuadrillas de Marruecos.

Terminada la Campaña de Marruecos, fue ascendido a capitán en 1927 y al proclamarse la II República causa baja a petición propia de las filas del Ejército al ser un ferviente Monárquico. Actuó contra la República en 1931, desde las filas de Acción Española. Prestó su colaboración al general José Sanjurjo en el fracasado golpe de estado del 10 de agosto de 1932. Se incorporó a Falange Española a través de su amigo Ruiz de Alda.

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.

Se incorporó a las Fuerzas Aéreas del Norte el 7 de Agosto en Burgos a pesar de no estar aún repuesto de sus heridas. Combatió en los siguientes meses en el frente Norte, tomando el mando en Noviembre de un grupo mixto con aviones de diversos tipos.

En febrero de 1937, recibió el mando del grupo de aviones Romeo 37, combatiendo en la batalla del Jarama en Febrero y de Brunete en Julio. Tomó el mando de un grupo de bombarderos Savoya 81, en octubre de 1937.

Continuó combatiendo varios meses hasta que resentido de las heridas de Cascaes se vió obligado a ingresar en un Hospital en 1938 y tras recuperarse recibió el mando de un Grupo de bimotores Caproni 130 con el que combatió en la batalla del Ebro.

Por su destacada actuación durante la contienda le sería concedida, en 1941, la Medalla Militar individual.

En el año 1940 fue designado agregado aéreo en las embajadas de Vichy y de Londres, se negó a facilitar información útil para los alemanes, y entre este gesto digno y más de una extravagancia se dedicó a su habitual actividad conspiradora, ahora contra el general Franco, en pro de un restablecimiento de la Monarquía, por lo que tuvo que escapar de nuevo a Portugal.

Expulsado del Ejército del Aire, vivió desde entonces en el exilio, hasta su muerte, ocurrida en la localidad francesa de San Juan de Luz el 20 de abril de 1954.

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, el teniente Auditor Ansaldo fue 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 de Havilland los mandos del aparato y aterrizó normalmente sin que éste sufriera avería ni desperfecto alguno.

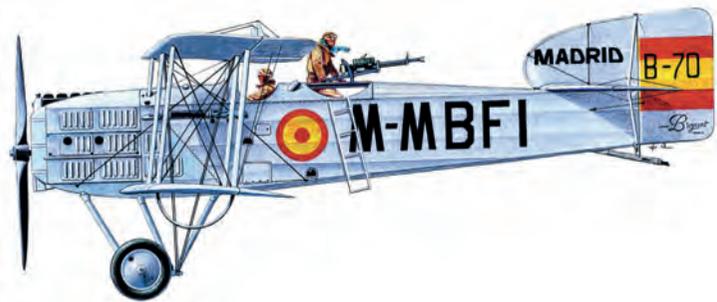
La Real Orden de 7 de diciembre de 1926 dispuso la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al teniente Ansaldo.

SOCORRO A LA POSICION DE SOLANO (21-08-1924)

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 un 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, 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.

BREGUET XIV



Avión biplano, biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero diurno, que empezó a nutrir a la aviación militar francesa en mayo de 1917 y del que se fabricaron más de 5000 unidades.

Su carrera en España empezó en julio de 1919, cuando un ejemplar, llegó en vuelo a Cuatro Vientos. En ese mismo año, la Aviación Militar compró otros ocho aparatos, que pasaron a formar una escuadrilla en Tetuán.

En 1921 siguieron las adquisiciones, pero con motor Fiat A-12bis, en vez de Renault 12F de los anteriores, que continuaron hasta mediados de 1922. A finales de este año los grupos 1 y 2, de Tetuán y Larache, contaban con unos cuarenta y ocho aviones en total, de este modelo.

Desde 1922, sirvieron en la que posteriormente se denominará Escuadra de Sevilla, donde, hacia 1926-27, se transformaron algunos aparatos con el motor Rolls-Royce Eagle VIII, de 360 c.v., que también sirvieron en Marruecos, con el Grupo 3, de Larache.

En Sevilla siguieron los Breguet XIV, a partir de febrero de 1927 estuvieron encuadrados en el Grupo 22 hasta 1931. Y en Granada estuvieron desde octubre de 1926 hasta diciembre de 1930.

En 1929, y nuevamente en Sevilla, otros ejemplares recibieron el motor Hispano 8F, de 300 c.v., en sustitución del Fiat, algunos de los cuales siguieron en servicio hasta 1934.

El Breguet nº 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.

José María Gómez del Barco



Había nacido en Valladolid, el 19 de marzo de 1901. Luego de terminar el bachillerato en el Colegio de San José, de la Compañía de Jesús, se dedicó a aprender el oficio de mecánico. En 1921 se presentó voluntario en Ingenieros, y fue destinado, como soldado, al aeródromo de Tauima, y al año siguiente, ya con los galones de cabo, marchó a Burgos como alumno, en la 6ª Promoción de Pilotos de Tropa, realizando las pruebas reglamentadas, en Cuatro Vientos, y recibiendo el título

de piloto militar en mayo de 1924. Fue destinado a Tetuán, al Grupo Expedicionario de Breguet XIV, donde desde el primer momento se distinguió por su valor, disciplina y habilidad para el pilotaje, y donde

cuando únicamente llevaba tres meses destinado como piloto, realizó la hazaña que le llevaría a ver su valor calificado de "heroico".

La recuperación de sus heridas, pese a lo importantes que eran, fue rápida, y tras su paso por los hospitales militares de Tetuán, Ceuta y Sevilla, fue dado de alta en septiembre, incorporándose de nuevo a su escuadrilla un mes después. Ascendió en noviembre, tras obtener el número uno en los exámenes para sargento,

Destinado en la 1ª escuadrilla del Grupo Fokker, mandada por el capitán Eduardo González Gallarza, intervino en las operaciones de desembarco en la bahía de Alhucemas. El 17 de septiembre resultó su aparato derribado.

Por Real Orden de 26 de octubre de 1925, le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando, que le sería impuesta en la plaza de España de Tetuán, en un brillante acto militar, por el general Sanjurjo, Alto Comisario y Jefe del Ejército de África.

En enero de 1926 fue ascendido a suboficial, y poco después fue destinado a la escuadrilla de Experimentación, en Cuatro Vientos; dos años más tarde recibiría la estrella de alférez. Ascendió a teniente en 1930, y efectuó un curso de paracaidismo. Fue destinado al Grupo de Hidros nº 6, en Los Alcázares al que perteneció hasta 1932 en que pasó destinado a los Servicios de Instrucción, en Cuatro Vientos, donde se encontraba destinado en julio de 1936.

Gómez del Barco, aunque ajeno a la política activa, era hombre de firmes ideas religiosas y patrióticas; se negó a prestar servicio en las fuerzas del Frente Popular, siendo separado del Servicio y arrestado en su domicilio de Madrid del que desapareció, encontrándose su cadáver en la carretera de Aravaca donde había sido asesinado en la madrugada del 18 de septiembre.

En una de estas pasadas, Gómez del Barco, recibió un disparo en la sien cerca del ojo izquierdo y casi de seguido otro le atravesó 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 fuego 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.

AMETRALLAMIENTO EN BENI AROS (26-09-1924)

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.

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 aviadores 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 las tropas españolas. Sin dudar, 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, 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 nº 63 había sufrido algunos impactos miró hacia atrás para ver 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.

Ramón Ochando Serrano



Hijo del teniente coronel Federico Ochando, nació en Madrid. Recién cumplidos los quince años de edad, ingresó en la Academia de Caballería de la que salió, como 2.º teniente, tres años más tarde. Su primer destino fue el regimiento de Cazadores de Albuera donde pronto destacó como excelente jinete. Teniente en 1915, luego de un año sirviendo en Lanceros del Príncipe, ingresó en la Escuela de Guerra, obteniendo el diploma de Estado Mayor en 1919. En enero del año siguiente

destinado en Regulares de Infantería de Tetuán, tomó parte en numerosos combates en las operaciones que por entonces se desarrollaban en la región de Yébala.

El teniente Ochando se distinguió el 13 de mayo, encuadrado en la columna del coronel Serrano, en las operaciones para la ocupación de Beni Amrán, quedando luego con su tábor guarneciendo las peñas de Sadina.

Al ascender a capitán en 1921, pasó a pertenecer al Cuerpo de Estado Mayor, y en octubre del año siguiente inició el curso de observador de aeroplano, curso que hubo de interrumpir al ser nombrado diputado por la manchega localidad de Casas Ibáñez, dentro de la peculiar organización política que dio a España el general Primo de Rivera. Cumplida esta comisión, y completado el curso con la 17.ª promoción de observadores, fue destinado al 3.º Grupo de Escuadrillas de Marruecos, al aeródromo de Tauima, participando en las frecuentes misiones de reconocimiento y bombardeo en torno a la bahía de Alhucemas. El 11 de febrero de 1924, mientras bombardeaba los cañones que el enemigo tenía emplazados en Ifermín, fue alcanzado su aparato por el fuego enemigo, viéndose forzado el piloto, teniente Munáiz, a tomar tierra en Ben Tieb.

El 3 de marzo operando sobre las posiciones de Issen Lassen y Tizzi Assa, resultó herido en un brazo el capitán Ochando que, no obstante, completó su misión, tomando tierra luego el piloto, capitán Ortiz, en el campamento de Azib de Mídar para que aquél fuera curado y, posteriormente, evacuado en vuelo a Melilla.

Fue citado Ochando como “muy distinguido” con ocasión de la operación para hacer llegar el convoy a la cercada posición de Beni Messaud, el 7 de mayo en que tan grande fue el protagonismo de la Aviación, que realizó el mayor esfuerzo de toda la campaña, siendo decisiva su acción, realizando las ocho escuadrillas de la zona oriental, una media de seis salidas por aparato. Dos meses más tarde, el 5 de julio, mientras en vuelo rasante para precisar los lanzamientos, abastecía de hielo a la posición de Koba Darsa, resultó acribillado el aparato por el fuego enemigo que alcanzó al piloto, capitán Eduardo González Gallarza, hiriéndole gravemente en el muslo y mano derecha, lo que no le impidió completar la misión y aterrizar luego en río Lau.

Por esta acción, el capitán González Gallarza fue propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, y Ochando citado como “distinguido”.

Falleció el 12 de octubre, en el Hospital Militar de Tetuán, como consecuencia de las graves heridas sufridas, como observador en el Napier nº 63 pilotado por el capitán Gómez Spencer, cumpliendo la misión de apoyar a la columna que trataba de recoger a las guarniciones de las posiciones de Tahar Berda y García Acero.

Abierto inmediatamente el expediente, y tras el preceptivo juicio contradictorio, el 17 de mayo de 1928 le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando al capitán Ramón Ochando Serrano.

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; mientras tanto, Ochando 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.

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.

ABASTECIMIENTO EN XAUEN (28-09-1924)

En agosto de 1924, en plena rebelión toda la zona occidental, Xauen con las comunicaciones cortadas, las columnas luchando aisladas sin más apoyo que el abastecimiento aéreo, tratando de abrirse paso, en retirada, sobre Tetuán, Larache y Xauen, las escuadrillas de Tetuán abastecían diariamente a 32 posiciones. Se arrojaron municiones, hielo, alimentos, medicamentos, petróleo, cebada, mantas, tabaco, heliógrafos, alpargatas, todo, lo necesario al Ejército en campaña.

El 30 de agosto, pese a todos los esfuerzos, caen en poder del enemigo los blocaos de Solano y Ahayat.

El tiempo, muy malo durante todo septiembre, es mucho peor el día 28; nubes bajas, viento borrascoso y racheado y la consiguiente dura turbulencia, presentan grave peligro para el vuelo sobre el accidentado terreno en que se lucha. La columna Riquelme combate a la desesperada tratando de retirar las guarniciones de las posiciones del sector de Zoco el Arbaa, y solicita apoyo aéreo.

José Carrillo Duran



Natural de Madrid, nació el 23 de mayo de 1894, ingresó en la Academia de Artillería y, ya como teniente a los veinte años, pasó Carrillo directamente de la Academia de Segovia a la zona de operaciones de Marruecos, en 1914, participando en la campaña de ese año y en la de 1916; dos años después, en 1918, ascendió a capitán.

Obtuvo el título de observador de aeroplano en el curso 1920-21 y fue destinado a Tetuán, al aeródromo de Sania Ramel, en cuya 1ª Escuadrilla de Marruecos estuvo destinado el primer semestre de 1921.

Tras la retirada de Anual y la caída del aeródromo de Zeluán, el 29 de julio, un Bristol Tourer tomó tierra en un aeródromo habilitado en Melilla, en terrenos de La Hípica, batido por el enemigo a tiro de fusil. El Bristol, tripulado por los capitanes Manzaneque y Carrillo, a las dos horas de su llegada, se encontraba ya en el aire para reconocer la zona e informar al Mando de la situación de los restos de las fuerzas del general Silvestre. Los servicios, de gran riesgo, pues exigían internarse en campo enemigo, a baja altura, desde el momento del despegue, no

lograron otro resultado, que prolongar la resistencia de los que terminarían por caer prisioneros de los rebeldes.

Se distinguió en todo momento por su valor y eficacia como observador en el Grupo Rolls, desde la formación de éste hasta finales de julio de 1922. Tras hacerse piloto en Getafe y Cuatro Vientos, volvió a Melilla en febrero de 1923. Dos meses después tomó el mando del ya veterano Grupo Rolls. De nuevo destacó en octubre, tanto en sus misiones de reconocimiento y observación del enemigo, como por la precisión de sus bombardeos cuando la columna Sanjurjo efectuó el envolvimiento del macizo del Gururgú, facilitando la ocupación de Tikermin y el avance y la consolidación del territorio recuperado hasta la línea de Kert. Por aquella época Carrillo era calificado por sus superiores como observador muy preparado en su cometido, destaca por la acertada ejecución de los trabajos que se le encomiendan, por su gran actividad y numerosos vuelos.

El 5 de junio de 1923, con ocasión de llevar el convoy y refuerzos a la importante posición de Tizzi Assa, ganó el capitán Carrillo la Medalla Militar, por su destacada conducta, continuando la lucha pese a estar herido, recibiendo gran cantidad de impactos hasta caer derribado junto a la posición de Bufarcuf. En los últimos tres meses del año, había volado Carrillo 165 horas.

En septiembre de 1924, el Grupo de de Havilland, conocido en tierra y aire como "Grupo Carrillo" como consecuencia del prestigio que su jefe había sabido darle, marchó a la zona occidental, a Tetuán, donde la situación se había hecho muy delicada, particularmente en Caba Darsa, el día 4 hirieron de muerte a su observador, el teniente Ángel Orduna, y el día 28 Carrillo fue abatido y muerto por disparos desde el suelo.

De él dijo Kindelán en el prólogo de "Historia de la Aeronáutica Española", de Gomá: Hubo entre los magníficos ejemplares humanos que han servido a mis órdenes en Aviación —magníficos españoles y magníficos extranjeros de varias naciones— un oficial de Artillería, distinguidísimo piloto y observador de aeroplano, que era un dechado de excelentes cualidades: nobleza, inteligencia, competencia profesional, sentido táctico, don de mando y de gentes, disciplina, bravura, desinterés, compañerismo, modestia, simpatía, espíritu cristiano y caballerosidad; se llamaba José Carrillo y como había nacido con madera de caudillo y de héroe, con predestinación a la gloria, dio la vida por su Patria y por unos compañeros sitiados, en aquella admirable labor heroica, merecedora de quedar grabada en mármol, con letras de oro, de abastecimiento a las posiciones en la retirada de Xauen, el 28 de septiembre de 1924.

El Jefe de las Fuerzas Aéreas, el general Soriano, se opuso a la salida de los aeroplanos, pero ante la insistencia del Mando Superior y las necesidades de las operaciones, Carrillo se ofreció para salir con su Grupo de «de Havilland», no así el de «Breguet», que consideró oportuno no despegar. El servicio se realizó por parejas. Únicamente el Jefe voló sólo con su observador, el suboficial Amat. A las dos de la tarde habían regresado todos a la base, a excepción de Carrillo. Salieron todos los aviones en su busca sin conseguir localizarlo. Ya anochecido se recibió la noticia de que un avión había caído cerca del Fondak de Siriamin, incendiándose



y explotando las bombas. Según pudo comprobarse más tarde, Carrillo volaba gravemente herido y con el avión averiado, ya que intentó tomar tierra dos veces en el pequeño aeródromo de Zoco el Arbaa, lo que no pudo realizar por estar ocupado por tropas, siguiendo en vuelo bajo hacia Tetuán, a donde no pudo llegar.

BOMBARDEO DE MEXERACH (9-11-1924)

El capitán de Infantería Ricardo Burguete Reparaz, tras realizar el curso de piloto, en octubre de 1923 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 las tropas españolas 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; la misión la realizó con un aeroplano blindado, que carecía de sistema de doble mando para el observador, llevando ocho bombas y dos tambores de ametralladoras. Al llegar al campamento nº 1 del sector de Mexerach, descubrió al enemigo situado en los poblados de Gayucar y Demma y en las lomas que dominan estos poblados, aunque 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.

Ricardo Burguete Reparaz



Hijo del general de Infantería Ricardo Burguete Lana, había nacido el 14 de marzo de 1899 en San Sebastián, ingresó en la Academia de Infantería con quince años recién cumplidos en 1914 y en junio de 1917 fue promovido al empleo de segundo teniente por promoción y destinado al Regimiento de Infantería del Príncipe Número 3, el antiguo Tercio Viejo de Milán, de guarnición en Oviedo. En noviembre del mismo año pasó a prestar servicio en las fuerzas de Infantería de Marina

de guarnición en Fernando Poo, Guinea Ecuatorial. Pero únicamente estuvo en aquellas latitudes hasta el fin de febrero de 1919.

Entre ese año y el siguiente participó en numerosos combates. En octubre de 1921 volvió destinado a Regulares y fue gravemente herido el

22 de diciembre en el duro combate para liberar Tensalet, en la margen izquierda del Kert. Burguete fue ascendido a capitán por los méritos de guerra adquiridos en esta acción de Tensalet, con fecha 31 de enero de 1922.

Se incorporó en otoño de 1922 al Curso de Observadores en el aeródromo de Cuatro Vientos, siendo a su término destinado a la Escuadrilla De Havilland-Rolls en el aeródromo de Nador. Ricardo Burguete realizó el curso de piloto en 1923 con la Promoción 18 en Cuatro Vientos, incorporándose al obtener el título al 4ª Grupo de Melilla, equipado con aeroplanos Bristol. En septiembre de 1924 la escuadrilla de Burguete se trasladó a la zona occidental para reforzar a las Fuerzas Aéreas de aquella región, al desplegar el enemigo gran actividad en las kabilas de Beni Arós y Sumata, ligadas ambas estrechamente al Raisuni.

Fue herido gravemente cuando, pilotando el Bristol nº 57, bombardeaba la posición de Mexerach

El primero de octubre de 1925 fue ascendido por Méritos de Guerra al empleo de comandante de Infantería. A finales de aquel año de 1925 y después de realizar el Curso de Caza, fue clasificado en la nueva organización de la Aviación Militar como Jefe de Escuadrilla y destinado al aeródromo de Auámara, en la Comandancia de Larache, al Grupo de Escuadrillas de la Zona Occidental.

En julio de 1927 le fue concedida la Laureada de San Fernando para la cual había sido propuesto por su heroísmo en la posición de Taatof. La insignia de la Cruz Laureada de San Fernando le fue impuesta al comandante Burguete por Su Majestad el Rey Alfonso XIII en el campamento de Dar Riffien el 5 de octubre de 1927. Como ya se ha citado, por esos mismos días había sido ascendido a comandante por méritos de guerra y pasó destinado a la Escuadra de León por poco tiempo. En 1928 fue destinado a la Base de El Atalayón, como jefe de esta y de la escuadrilla de hidros. Por esos años tenía anotada en su hoja de servicio que había cursado el idioma árabe y traducía el francés.

Poco tiempo después fue destinado al Sahara, donde tomó el mando del aeródromo de Cabo Juby y de la Escuadrilla de Breguet XIX, encontrándose en el Aeródromo de Villacisneros en abril de 1930. En el desierto corrió una incómoda aventura en mayo de 1930, cuando en un vuelo entre Villa Cisneros y Cabo Juby, tuvo que tomar tierra a algunos kilómetros de Cabo Bojador por avería del motor. Fueron apresados por indígenas de diferentes kabilas que los mantuvieron cautivos durante diez días hasta que fueron liberados. Se organizó una búsqueda intensa en la cual participaron todos los aviones disponibles en la zona.

En mayo de 1931 fue destinado al aeródromo de Los Alcázares como Jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos y ostentaba ese mando hasta que decidió hospitalizarse en Madrid el 27 de febrero de 1933, enfermo de hepatitis y al resentirse de las heridas recibidas en África en 1924. Cuando aparentemente repuesto, comenzaba a disfrutar una licencia de dos meses, el 21 de mayo de 1933 falleció repentinamente en Madrid como consecuencia de las secuelas que le habían dejado las graves heridas sufridas en campaña

Estando disparando el último tambor, el capitán Burguete recibió una herida en el costado izquierdo y no obstante, 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. 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 mala 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.

Como consecuencia de su acción le sería concedida por Real Orden de 19 de julio de 1927 la Cruz Laureada de San Fernando.

SOCORRO A LA POSICION DE KUDIA TAHAR (9-10-1925)

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 Kudia 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.

BREGUET XIX



Fue diseñado para sustituir al Breguet XIV. Se presentaba como un biplano de construcción metálica, especialmente sólido, con revestimiento mixto, tela y metal, y de estructura muy simple, fue un bombardero ligero y avión de reconocimiento, construido por la compañía francesa Breguet Aviation a comienzos de los años 1920.

En 1923 la Aeronáutica Militar compró un prototipo y la licencia para su fabricación. Posteriormente comenzó la producción en la factoría CASA, con algunas variantes de los modelos A2 y B2. Los primeros 19 aparatos fueron importados desde Francia, mientras que los siguientes 26 fueron completados con piezas francesas. Al final fueron manufacturados unos 177 aviones, 50 de ellos con el motor Hispano-Suiza, y el resto con el motor Lorraine-Dietrich 12Eb.

El Breguet XIX constituyó el avión básico con el que estuvieron equipadas las unidades españolas de bombardeo y reconocimiento. Participó en las operaciones de la Guerra de Marruecos, incluyendo el desembarco de Alhucemas.

En España estuvo en servicio durante la década de 1920 y 1930, llegando a intervenir en la Guerra Civil Española tanto con los republicanos como con los nacionales.

El 3 de septiembre Kudia Tahar, defendida por tan solo una compañía de infantería y una batería de 70 mm., sufrió un durísimo ataque de las harkas rifeñas, siendo 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 de 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 Kudia 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.

Antonio Nombela Tomasich



Nació en Madrid el 18 de julio de 1900. A los 17 años ingresó en la Academia de Infantería de Toledo, de la que salió alférez en 1920. Su primer destino fue el Regimiento San Marcial nº 44 en Burgos. Permaneció en esta guarnición hasta el mes de agosto de 1921, en que su Batallón marchó a Melilla, campamento de Cabrerizas, para participar en las operaciones de recuperación del territorio perdido en la retirada de Annual. En Melilla, cubrió una larga etapa de operaciones, recibió su bautismo de fuego en la conquista de Nador y participó con las columnas de Berenguer, Sanjurjo y Sevent; hizo convoyes a Tekil Manu, a Sidi Amarán, a Tizzi Assa, toma de Zeluán y Buyedián.

En abril de 1922 fue destinado al Regimiento de San Fernando en el mismo Melilla. El 24 de mayo, ya de teniente, marchó a Madrid para tomar parte en la convocatoria de ingreso en la Escuela Superior de Guerra, reincorporándose a su unidad un mes más tarde con tiempo suficiente para intervenir en la liberación de Tifarutin. A finales del año siguiente, pasó a la situación de "Al servicio del Protectorado", al servicio de la Mehal-la Jalifiana de Melilla nº 2, combatiendo en la conquista de de Azib de Midar y la ocupación de Amarán.

En 1924, el teniente Nombela, solicitó y obtuvo participar en el curso de Observadores de Aviación, en Cuatro Vientos, completándolo en Los Alcázares, yendo destinado a la Escuadra de Instrucción en la que permaneció hasta agosto en que pasó destinado al Grupo de Breguet XIX, con el que marchó a Melilla, para participar en las misiones de reconocimiento y bombardeo preparatorias del desembarco de Alhucemas y desde donde su grupo marchó para repeler el ataque de los bereberes a Kudia Tahar.

El 9 de septiembre de 1925 es gravemente herido en el avión con el que bombardea y abastece Kudia Tahar. Pese a la gravedad de su herida, que le lesionó la columna vertebral, Nombela sobrevivió y se incorporó diez meses después a las fuerzas aéreas en Tetuán. En uno de los servicios realizados, cayó al mar en el sector de río Lau, salvándose a nado él y el piloto el capitán Alfonso Carrillo. Tuvieron que caminar durante dos noches por territorio rebelde hasta llegar a las avanzadas de la columna del comandante Capaz.

Nombela realizó el curso de piloto en la Escuela de Pilotos de Alcalá de Henares. Al finalizar el curso de nuevo marchó a Marruecos, encuadrado en una escuadrilla de De Havilland DH 9 en las últimas acciones de la campaña.

Resuelto favorablemente el expediente de juicio contradictorio, SM el Rey concedió al teniente Nombela, el 16 de noviembre de 1927, la Cruz Laureada de San Fernando.

En 1928, destinado en el Grupo de Combate del la Escuadra de Instrucción en Cuatro Vientos, fue clasificado como "Oficial Aviador" y ascendió a capitán al año siguiente y fue destinado como Jefe de Escuadrilla en la Escuela de Transformación de Guadalajara. En 1931 pasó destinado al Guardia Colonial de Guinea y poco después fue nombrado Subgobernador de la Colonia. Al ser asesinado el gobernador, desempeñó dicho cargo el capitán Nombela, que tuvo que dejar el servicio activo en el Ejército

Durante 1934, realizó y perfeccionó estudios sobre administración de colonias en las universidades de París, Amberes y Amsterdam y en ese mismo año fue nombrado Inspector General de Colonias, puesto en el que dio muestras de su capacidad y patriotismo, al impedir el expolio del tesoro colonial que pretendían algunos políticos corruptos de entonces.

El alzamiento de 1936, le sorprendió en Madrid, no participó en la guerra y en 1940 fue ascendido a comandante, causó baja en el Ejército. En 1964, al llegarle la edad en que hubiera tenido que retirarse, se le reconoció el empleo de coronel y por ser Caballero Laureado, ascendió a general de brigada, quedando en situación de reserva. Falleció en Madrid, el 16 de marzo de 1986.

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 Kudia Tahar, despegó del aeródromo de Sania Ramel el Breguet nº 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 y así poder finalizar el lanzamiento de la carga a las tropas españolas 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 Tomasich.

BOMBARDEO DEL MONTE AMEKRAN (1-10-1925)

El teniente de Artillería Senén Ordiales González, durante las operaciones aéreas del Desembarco de Alhucemas, tuvo una decidida participación, dejando patente su heroísmo sobre el monte Amekrán.

Senén Ordiales González



El teniente 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, pasando destinado al Regimiento Mixto de Artillería de Melilla, formó parte de los destacamentos de Kadia y Daar Queb Dani. Recibió 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 de Tablada, posteriormente efectuó el de transformación en el de Cuatro Vientos, siendo destinado, en abril de 1924, al Grupo de escuadrillas expedicionarias, para combatir en África.

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. En el frente occidental, el Jeriro había comenzado una serie de ataques que amenazaban las comunicaciones siendo muy intenso el ataque realizado el 28 de junio contra el paso de suministros a la posición de Coba 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.

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 Coba Darsa y Solano, destacando 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 Mizzian.

El 19 de abril de 1925, nuevamente dió 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 fue concedida la Medalla Militar individual.

Durante las operaciones aéreas del Desembarco de Alhucemas tuvo una decidida participación, dejando patente su heroísmo sobre el monte Amekrán.

Por Real Orden de 4 de mayo de 1927, se le concedió de la Cruz Laureada de San Fernando.

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.

El 1 de octubre de 1925, el teniente de Artillería Senén Ordiales y González, pilotando el Bristol nº 15, descubrió en uno de sus vuelos de reconocimiento sobre Axdir, a la altura del monte 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.



BOMBARDEO EN BENI MESUAR (11-05-1926)

La escuadrilla de Breguet XIV, del teniente Ramírez, 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 Kudia Tahar, con la intención de retrasar o de que se cancelase dicho desembarco, obligó a emplear no solo a dicha escuadrilla 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.



Félix Martínez Ramírez



El teniente Félix Martínez Ramírez nació en la localidad manchega de Las Pedroñeras el 10 de septiembre de 1899. 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 África 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, 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. Después de cinco meses de hospitalización regresó 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.

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, concedida por Real Orden de 25 de junio de 1928.

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 Martínez Ramírez horas después.

El 11 de mayo de 1926, el teniente de Infantería, piloto aviador, Félix Martínez Ramírez, tripulando el aparato 101 de la segunda escuadrilla de Breguet, despegó desde Sania Ramel llevando como observador al comandante Rueda, jefe de la unidad, 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, 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, recibiendo un impacto que le destrozó el codo derecho. Por avería del aparato no pudo dejar el mando al observador y con gran serenidad, a pesar de la herida, controlando el biplano con la mano izquierda realizó otra pasada, para que los moros no se dieran cuenta de que los habían alcanzado, y lanzar él mismo la única bomba que le quedaba. Efectuado el ataque se dirigió al aeródromo, en donde a pesar de la herida, aterrizó de forma perfecta.

AMETRALLAMIENTO EN EL MONTE HEZZANA (4-07-1927)

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; solamente quedaba a comienzos del verano de 1927 un último reducto por conquistar, y era el macizo del monte 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 monte Hezzana,

Los aviadores 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 los aeroplanos españoles. Informado de ello el comandante jefe del aeródromo de Auámara y jefe del tercer Grupo de escuadrillas de Breguet XIX, el capitán Félix Matanza Vázquez decidió salir ese mismo día como observador con uno de los aeroplanos, pilotado por el jefe de su escuadrilla, el capitán Gallego Suárez-Somonte para proteger a las tropas propias en la coronación de la cima del monte Hezzana.

Felipe Matanza Vázquez



Nació el 19 de abril de 1886 en Aguilar de Campoo en la provincia de Palencia. Después de terminar sus estudios de bachillerato en Santander, en 1907, ingresó en el Ejército como soldado de Caballería, en el Regimiento de Cazadores de Talavera nº 15, el 28 de febrero de 1908. En septiembre de 1909, pasó como alumno a la Academia de Infantería, de la que salió con el grado de segundo teniente el 23 de junio de 1912 y 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 ascendió a teniente un año más tarde fue 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.

En 1917 se le entregó el mando del aeródromo de Auámara cuando 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.

El 31 de marzo de 1917 obtuvo el título de Observador, y en mayo del mismo año fue destinado al aeródromo de Cuatro Vientos. En 31 de julio de 1918 ascendió a capitán y se le destinó al aeródromo de Sevilla, como Jefe del Parque y de la Sección de tropa, desempeñando interinamente la Jefatura de la Base y causando alta de plantilla en la Aeronáutica Militar.

En 1920 se le nombró profesor de vuelos para los alumnos de Zaragoza, a cuya escuela se incorporó el 20 de mayo. Finalizado el curso fue destinado a la segunda escuadrilla de Breguet XIV, en Sevilla y el 10 de febrero de 1921 tomó el mando del aeródromo de Larache.

En 22 de octubre de 1926 se le designó Jefe del Grupo de la Zona Occidental de Marruecos. Se hizo cargo del Grupo de Breguet XIV y de la jefatura del aeródromo de Larache, e inmediatamente dieron comienzo sus intervenciones con los bombardeos de Taula, Jerbá, Beni-Buhar y Maisera.

El 4 de julio de 1927 el capitán Félix Matanza falleció a causa de los disparos recibidos cuando actuaba como observador en un Breguet XIX, pilotado por el jefe de su escuadrilla capitán Gallego Suárez-Somonte, para proteger a las tropas del teniente coronel López Bravo en la coronación de la cima del monte Hezzana.

Sus méritos en la guerra de África fueron compensados con cinco cruces de 1.ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, y su último heroísmo fue premiado con la Cruz Laureada de San Fernando.

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, ametralló y bombardeó a los rebeldes en sucesivas pasadas, causándoles numerosas bajas. Al salir de la última, el 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.

El 10 de julio de 1927, el general Sanjurjo firmó la orden por la que se daba por finalizada la Guerra que tanta sangre costó a los militares españoles. Al día siguiente las siete escuadrillas participantes en las últimas operaciones desfilaron en vuelo sobre el territorio.

Durante los 13 años y medio que duró la Campaña de Marruecos, la Aviación Militar Española se convirtió en una veterana en todo tipo de misiones, destacando el vuelo a la "española". Durante las operaciones perdieron la vida 79 aviadores entre pilotos, observadores y ametralladores, y también se perdieron 139 aeroplanos. El valor, heroísmo y sacrificio del personal de aviación fue recompensado con 11 Cruces Laureadas de San Fernando y 24 Medallas Militares Individuales.

BIBLIOGRAFIA

HEROÍSMO EN EL CIELO – Emilio Herrera Alonso

REVISTA AEROPLANO

Nº 1 - Los Principios de La Aviación Española en Africa - Jaime de Montoto y de Simón, Pág 126.

Nº 2 - El cerco de Afrau, decisiva intervención de la Aviación - Emilio Herrera Alonso, Pág 142.

Nº 4 - Valor Heroico: 11 Laureadas en el Cielo de Marruecos - Emilio Herrera Alonso, Pág 9.

Nº 5 - La Aviación en el socorro de Tifarauin - Emilio Herrera Alonso, Pág 22.

Nº 8 - El desembarco de Alhucemas - Eduardo Alvarez Valera, Pág 5.

Nº 9 - La aviación en la retirada de Annual. Emilio Herrera Alonso, Pág 18.

Nº 21 - Nuestra Aviación en Marruecos - Eduardo Alvarez Valera, Pág 60.

Nº 23 - La Escuadrilla de Zeluán - Vicente Garcia Dolz, Pág 4.

Nº 23 - Los aviones de Abd El Krim - Julian Oller García, Pág 12.

Nº 25 - Nacimiento de la Aviación Española de combate: Ras-Tikermin - Enrique Gudín de la Lama, Pág 30.

Nº 26 - 1923: Jornadas de Tizzi-Assa - Enrique Gudín de la Lama, Pág 34.

Nº 29 - La Aviación Militar Española en la Campaña de Marruecos (1909-1927) - José Sánchez Méndez y Alfredo Kindelán Camp, Pag 68.
Nº 30 - Volando tan bajo en Campo Enemigo - Enrique Gudín de la Lama, Pag 14.
Nº 34 - Segundo grupo de escuadrillas en Marruecos (1921-1923) una Laureada en el limbo - Enrique Gudín de la Lama, Pag 14.

REVISTA AÉREA

Nº 2 - Por encima de Tizzi Assa y Tafersit
- Del aire marroquí
Nº 4 - Del aire marroquí
Nº 11 - Nuestra actuación en marruecos
Nº 15 - Gestas heroicas aéreas

REVISTA AERONÁUTICA (Semblanzas)

Nº 360 Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor
Nº 366 y 531 Senen Ordiales González
Nº 367 y 526 Félix Martínez Ramírez
Nº 371 y 508 José M^a Gómez del Barco
Nº 372 y 498 Felipe Matanza Vázquez
Nº 374 y 497 Manuel Barreiro Álvarez
Nº 470 Joaquín Boy Centelles
Nº 474 Román Ingunza Santodomingo
Nº 479 y 563 José Ortiz Echagüe y Puertas
Nº 491 Julio Rios Angüeso

Nº 501 Ricardo Bellod Keller
Nº 504 Jose A. Ansaldo Vejarano
Nº 516 Ramón Ochando Serrano
Nº 518 Ricardo Burguete Reparaz
Nº 574 Antonio Nombela Tomasich
Nº 575 Bernardo Salgado Fernández de Villa-Abrille

PIONEROS de la Aviación Española, por David Lavín Bordas

Nº 17 - Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor
Nº 19 - Emilio Herrera Linares
Nº 20 - José Ortiz Echagüe
Nº 27 - Román Ingunza Santodomingo

AVIONES DE LA A.M.E. EN LA GUERRA DE MARRUECOS (1913-1928) José Abellán

Pág 11 Nieuport IV-G
Pág 13 Maurice Farman MF-7
Pág 15 Lohner Pfeilflieger
Pág 43 De Havilland DH-4
Pág 45 Breguet XIV
Pág 47 Bristol F-2B
Pág 53 De Havilland DH- 9
Pág 57 De Havilland DH- 9 Napier
Pág 77 Savoia S-16
Pág 91 Breguet XIX

