

# I CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

## **“LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA EN LA CAMPAÑA DE MARRUECOS (1913-1927)”**

José Sánchez Méndez

General de Aviación

Vicepresidente de la Asociación Española de Militares Escritores

*En este año de 2011 el que se conmemora el I Centenario de la Aviación Militar Española con la creación del Aeródromo Militar de Cuatro Vientos en febrero de 1911, considero que es el momento más adecuado para rendir homenaje a su actuación en la Campaña de Marruecos.*

---

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

Poco después del comienzo de 1913 el entonces Comandante Militar de Ceuta, general Felipe Alfau Mendoza, emprendió una serie de operaciones para alejar de la ciudad a las harkas enemigas e intentar someter a las cabilas rebeldes a la autoridad del Sultán, al que no reconocían. Así el 19 de febrero nuestras tropas entraron en la ciudad santa de Tetuán y consiguieron establecer comunicaciones terrestres con Ceuta. El movimiento rebelde lo dirigía Muley Ahmed el Raisuni.

Designado Alto Comisario y jefe de las tropas españolas el general José Marina Vega quiso contar con la cooperación del recién creado Servicio de Aeronáutica Militar y estudiar la posibilidad de emplear aeroplanos y globos para el apoyo de las fuerzas terrestres. Para ello se comisionó al coronel Pedro Vives Vich, como Director del Servicio de Aeronáutica Militar, para que comprobase sobre el terreno la viabilidad del empleo de los medios aéreos en apoyo de las tropas, para lo cual viajó a Tetuán en el mes de agosto y tras un detenido reconocimiento de la comarca, seleccionó el campo de Adir, que posteriormente se convertiría en el aeródromo de Sania Ramel, a la izquierda del río Martín.

Posteriormente el Ministro de la Guerra aprobó la propuesta que le hizo llegar el coronel Vives Vich sobre la utilización de Sania Ramel y el 18 de octubre de 1913 ordena la organización de una escuadrilla, enviando un telegrama a Cuatro Vientos cuyo texto decía: *“Con objeto de marchar a África, si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación”*.

### **1ª Escuadrilla expedicionaria a Marruecos**

En el mismo mes el capitán Kindelán constituyó una Escuadrilla Expedicionaria a Marruecos integrada por 9 pilotos y el personal de tropa preciso para mantener los aviones que disponía la unidad. La Escuadrilla estaba compuesta por once aeroplanos, 3 monoplanos *Nieuport IV-G*, 4 biplanos *Maurice Farman MF-7* y 4 biplanos *Lohner Pfeilflieger*.

Recibida la orden de marcha, el día 22 de octubre, la unidad se desplazó por ferrocarril desde Madrid a Algeciras, siendo despedidos por los Reyes de España en la estación de Atocha. El día 23 llegaba por ferrocarril a Algeciras la expedición, que embarcó en el buque *Almirante Lobo*, para arribar a Ceuta al día siguiente. A las 17 horas y 9 minutos del día 2 de noviembre de 1913 volaba el primer avión español en África, un *Nieuport* pilotado por el teniente Alonso, con el alférez de navío Sagasta como observador. El primer vuelo solo duró 8 minutos. Poco después despegaban el Infante don Alfonso y el capitán Kindelán en un *Lohner* para efectuar el segundo vuelo y el primer reconocimiento sobre territorio enemigo.

En uno de estos servicios, cuya misión era sobrevolar el monte Cónico y el área que rodeaba Lausién con el fin de localizar una posible existencia de fortificaciones y los

grupos enemigos que pudiesen estar activos en la zona, cuando tripulaban el *Farman MF-7* número 1, el 19 de noviembre de 1913 resultaron heridos el teniente de Infantería, piloto aviador Julio Ríos Angüeso y su piloto observador, el capitán de Ingenieros Manuel Barreiro Álvarez. Para cumplir fielmente la misión habían realizado la misión a muy baja altura por lo que en el vuelo de regreso fueron alcanzados por fuego de fusilería de los rifeños. Ríos Angüeso fue alcanzado por dos impactos de bala y Barreiro por solo una. A pesar del dolor de sus heridas, el piloto consiguió salvar el aeroplano y tomar tierra junto a un campamento del Ejército, próximo a Tetuán. Era la primera sangre derramada por aviadores españoles en campaña. Ambos oficiales, Ríos Angüeso y Barreiro, serían condecorados años más tarde con la Cruz Laureada de San Fernando, las dos primeras conseguidas por la Aviación Militar.

El 17 de diciembre de 1.913, los capitanes Barrón y Cifuentes en un *Lohner Pfeil* efectuarían el primer bombardeo específicamente aéreo oficial de la historia Aeronáutica mundial, con rudimentarios visores de puntería y lanzar sobre el poblado de Ben-Karrix cuatro bombas *Carbonit* de diseño especial para aviación, importadas de Austria.

En la primera fase de la campaña, la Escuadrilla utilizó el aeródromo de Sania Ramel próximo a Tetuán, pero como era necesario proporcionar apoyo aéreo a las tropas de la Comandancia General de Larache, ya que el radio de acción de los aeroplanos de Tetuán no permitía el bombardeo a larga distancia, el coronel Vives eligió un terreno al norte de la ciudad de Arcila donde se habilitó un segundo campo de aviación, al que se desplazaron tres *Maurice Farman*. Desde este aeródromo se realizarían los primeros apoyos aéreos a las fuerzas españolas durante el avance sobre la cábila de Anyera a fin de ocupar el Zinat y posteriormente Seguedía con lo que se daba una mejor seguridad a la zona próxima a Tánger.

El 16 de diciembre unidades del Ejército partiendo de Tetuán se dirigen para tomar el llano de Ben-Karrix. Desde antes del amanecer los aviones bombardean a los grupos enemigos compuestos por unos centenares de hombres que tratan de atacar por los flancos a nuestros soldados, lo que permite a la artillería localizarles y someterles a un duro castigo. Esta cooperación aeroterrestre se repite con pleno éxito el día 18. En abril de 1914, desde la cima del Beni-Hozmar los moros cañonean Tetuán con una pieza de artillería cuyos proyectiles caen sobre la ciudad. La escuadrilla de aeroplanos de Sania Ramel bombardea el emplazamiento del cañón enemigo y con las fotografías obtenidas se facilita que la artillería complete el desmantelamiento del mismo.

Mientras tanto el infatigable coronel Pedro Vives viaja a Melilla para estudiar la posibilidad de localizar unos terrenos que permita levantar un aeródromo desde donde los aviones de la Aviación Militar puedan operar desde con seguridad. De esta forma las Comandancias Generales de Ceuta, Larache y Melilla, tres enclaves costeros cuya seguridad debía garantizar sus comunicaciones internas, dispondrían cada uno de ellas de un aeródromo desde pudieran actuar nuestros aviones. El lugar elegido fue un campo situado en una reducida loma próxima a Zeluán, en la llanura de Bu-Guensein, a unos 24 kilómetros al sur de Melilla. Así en cada una de dichos enclaves una fracción de la Aviación debía de auxiliar a las tropas de la guarnición por lo que el 16 de mayo de 1914 salía de Madrid una Escuadrilla expedicionaria con destino al nuevo aeródromo de Zeluán. La Unidad, al mando del capitán Emilio Herrera Linares, estaba compuesta por cinco pilotos y dos observadores e iba dotada de 4 aviones monoplanos *Nieuport IV-G*, quedando Kindelán como *Jefe de la Aviación de Marruecos*. La unidad inició una intensa acción de reconocimiento aerofotográfico, obteniendo valiosísimos informes sobre lugares hasta entonces inaccesibles y prácticamente desconocidos que permitirían conocer rutas de posibles infiltraciones de las harkas rifeñas y localizar poblados ocultos hasta Dar Dríus y el Monte Mauro, al otro lado del río Kert.

Esta acción española en Marruecos había comenzado por la línea de penetración pacífica y el plan del general José Marina Vega, como Jefe Militar de Marruecos, era que se pudiera irradiar nuestra influencia desde las Comandancias Generales de Larache y Ceuta en cooperación con la de Melilla.

La actividad aérea no cesó a lo largo del año 1914, realizándose numerosos vuelos de reconocimiento y bombardeo en ambas zonas, Oriental y Occidental. El estallido de la Guerra Europea supuso un gran freno para la Aviación española en Marruecos, pues por razones de política internacional y para evitar todo peligro a nuestra neutralidad, aconsejaron reducir casi la totalidad de las operaciones del Ejército en el Protectorado. Esta política no afectó a la actividad de la Aviación, y aunque los tres aeródromos permanecieron activos pero con unas pequeñas dotaciones de personal y material aéreo, solamente pudieron realizar algunas misiones de reconocimiento y, esporádicamente, algún bombardeo. En Arcila continuaron estacionados los *Maurice Farman*, (probablemente eran *MF-11* que habían sustituido a los primitivos *MF-7*) hasta 1919 pero en Tetuán y Melilla los viejos *Lohner* y *Nieuport* fueron sustituidos por los *Barrón Flecha*, de fabricación nacional, a partir de 1917.

## **Consecuencias de la I Guerra Mundial**

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

En España, ya en 1916 se anticipaba a la mayoría de estos tratadistas aeronáuticos el entonces Capitán Alfredo Kindelán Duany y en una serie de artículos presentaba sus ideas sobre cómo debería ser organizado “*nuestro Poder Aéreo*”. Entre otras cosas Kindelán afirmaba: “*Un selecto grupo de sembradores de la nueva invención ha comprendido ya su importancia transcendental, y aquí y allá han expuesto sus opiniones y optimistas profecías... La Guerra futura se ha de resolver por el aire y la Aeronáutica militar volverá por los fueros del Arte Militar*”. Kindelán, en lo que se a nuestra situación en el territorio norteafricano, escribiría: “*En África, si nuestras fuerzas necesitan ser aprovisionadas, municionadas o repatriadas, solamente podrá realizarse por vía aérea, por lo que el estudio del problema demuestra que es soluble*”.

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

La promulgación de este Real Decreto permitiría conceder en 1921, es decir ocho años más tarde, la Cruz Laureada de San Fernando al capitán de Ingenieros y Observador

Manuel Barreiro Álvarez y al teniente de Infantería Piloto Aviador Julio Ríos Angüeso, a quienes se les había negado en junio de 1914 el ingreso en la Orden. El entonces Consejo de Guerra y Marina consideró que los hechos realizados por el capitán Barreiro y el teniente Ríos Angüeso durante su misión de reconocimiento aéreo en Monte Cónico en noviembre de 1913, no entraban en los requisitos exigidos por el Reglamento vigente desde 1862, reglamento obsoleto pero, al no existir aún en 1862 el Servicio de Aerostación y menos todavía, se pensaba en la posible existencia del aeroplano, no se podía concebir el que se pudiese realizar una acción militar desde el aire sobre un territorio donde el adversario podía utilizar armas de fuego.

### **Las Operaciones Aéreas en Marruecos después de la I Guerra Mundial**

Terminado el conflicto europeo resultaba tarea inaplazable la de dar cumplimiento a nuestras obligaciones en el Protectorado. El Servicio de Aeronáutica debía de contribuir al cumplimiento de su misión, pero necesitaba medios mucho más modernos y cuantiosos, por lo que la primera preocupación del general Francisco Echagüe, nuevo jefe de la Aviación Militar fue la adquisición de tres bimotores de bombardeo *Farman F-50*, (uno de los cuales llegaría en agosto de 1919 a Tetuán), ocho *Breguet XIV* y 16 de *Havilland DH-4*, todos sobrantes de la Gran Guerra.

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

Las operaciones se reanudan en agosto de 1919, dirigidas personalmente por el general Berenguer, que era al mismo tiempo el Alto Comisario de España en Marruecos y se limitaron a la zona occidental hasta que en enero de 1920, el general Fernández Silvestre, que fue nombrado Comandante General de Melilla, decidió operar también en la zona oriental, el territorio de Rif, coordinando las operaciones con las de la zona occidental. El general Berenguer, compaginando la acción militar y la política, había conseguido notables éxitos y actuando de forma tenaz, metódica e inteligente iba ganando la partida al Raisuni y ocupó la ciudad de Xauen con el apoyo de la escuadrilla de Tetuán que cooperó activamente al movimiento del avance terrestre con numerosos reconocimientos, aunque la escasez de su material aéreo limitó mucho su capacidad

ofensiva. En mayo de 1920 entró en servicio un nuevo aeródromo en Auámara, situado en la carretera de Larache a Alcazarquivir, mucho más próximo a la ciudad de Larache a donde se trasladó la Escuadrilla *Farman* de Arcila, quedando este aeródromo, junto a otro preparado en unos terrenos próximos en Alcazarquivir, como campos auxiliares de Larache.

El nuevo aeródromo albergaría diversas unidades aéreas expedicionarias. Durante los meses de mayo, junio y julio de 1921, el general Berenguer inició unas operaciones tendentes a unir la costa atlántica con la mediterránea, en el eje Larache- Alcázar-Lucus-Xauen-Uad Lau y en el transcurso de las mismas las escuadrillas de Tetuán y Larache realizaron más de un centenar de salidas y lanzaron más de mil kilos de bombas.

En la zona oriental, el general Silvestre llevó a cabo una arriesgada campaña acompañada de un éxito absoluto y tal vez excesivo. En unos meses conquistó un territorio varias veces superior al conseguido por sus predecesores en muchos años. La línea que alcanzó cubría Melilla desde Nador por Zeluán, Monte Arruit, Tistutín y Ben Tieb hasta Afrau en la costa. Durante el invierno fue extendiendo su dominio a las cabilas de Beni Said, Beni Ulixech y Tensaman, después de haber alcanzado por el interior Tafersit, Bu Hafora y Annual. Cuando quiso ampliar su penetración más allá del río Amekran y establecer una posición avanzada en Abarrán, todo parecía estar próximo a su fin con la bahía de Alhucemas al alcance de sus vanguardias.

La escuadrilla de Zeluán apoyaba con entusiasmo todos esos movimientos y las exigencias de la campaña obligaron a reclamar mayor número de pilotos, que buena falta iban a ser necesarios a nuestras tropas cuando los avances terrestres comenzarían a poner en peligro los avances del general Silvestre.

### **El Desastre de Anual**

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

Igueriben, posición que sus fuerzas habían ocupado el 7 de julio, estaba en dificultades y efectivamente diez días más tarde era sitiada y cuatro días después, el 21, sucumbía sin que el General pudiera socorrerla desde Anual, punto en el que concentró cuantas tropas pudo reunir para proseguir su avance. Durante esos días de julio los aviadores se multiplicaron en apoyo de nuestras tropas, realizando 44 salidas en las cuales lanzaron dos toneladas de bombas. Pero así y todo comenzaba la tragedia. Lo que pasó después es bien conocido. Al día siguiente y en un clima de absoluta desmoralización se ordenó la retirada y en ella murió el general Fernández Silvestre. La columna de socorro quedó sitiada y los envalentonados rifeños no tuvieron piedad y mataron a la casi totalidad de los prisioneros. La Comandancia Militar de Melilla había sucumbido y Abd-el-Krim era dueño del territorio; la propia plaza se encontraba en difícilísima situación.

Las escasas fuerzas aéreas disponibles colaboraron en su doble misión de restablecer la dignidad de España y de castigar a los rebeldes. La Escuadrilla de Melilla contaba con ocho aviones *De Havilland*, empleados durante toda la campaña, volando a todas horas en servicios de reconocimiento y bombardeo. El sábado 23 de julio, los pilotos de los *DH-4* de Zeluán bombardearon al enemigo que atacaba Tugunt y contemplaron desde el aire como nuestras fuerzas se retiraban en perfecto orden. Al día siguiente la escuadrilla de Zeluán perdía sus aviones al ser sitiado el aeródromo por el enemigo. La resistencia de las tropas de Aviación e Infantería fue heroica, distinguiéndose notablemente el soldado de reemplazo Francisco Martínez Puche que perdió la vida, siendo condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando, la tercera que se concedía a un miembro de la Aviación Militar.

El general Echagüe y el Jefe de la Aviación, comandante Bayo, se encontraban en grandes dificultades para prestar el apoyo aéreo que la situación requería por no tener la posibilidad de sustituir el aeródromo de Zeluán. En Melilla no existía ningún campo apropiado por lo que se prepararon los terrenos de la Hípica, en las Cabrerizas Altas, al norte de la ciudad para acondicionarla como campo de aviación y en el que se concentrarían los *DH-4* de Tetuán y Larache formando una escuadrilla. Era un angosto campo rectangular de unos 300 metros en su lado mayor. El día 29 de julio tomaron tierra dos aviones, cuando el terreno aun no estaba totalmente preparado, un *Bristol Tourer*, tripulado por los capitanes Manzaneque y Carrillo y un *DH-4 De Havilland*, tripulado por los capitanes Moreno Abella y Beda, sufriendo este último muy graves averías al capotar en el aterrizaje. Recién llegados, el *Bristol* civil es enviado a hacer un reconocimiento para

conocer la situación de nuestras fuerzas, siendo este avión el único medio aéreo de que dispuso el Mando durante cuatro días para recibir información de lo que acontecía. Además de estas informaciones de observación, Manzaneque y Carrillo realizaron varios servicios de abastecimiento a los cercados en Monte Arruit (donde el general Navarro se defendía con 3.000 hombres), Alcazaba de Zeluán y Aeródromo. Los abastecimientos no podían superar los 50 kilos de víveres- el agua se entregaba en sacos con barras de hielo de 12 kilos- o de municiones en cada vuelo - que eran lanzados a escasos centenares de metros y durante estas misiones el Bristol recibía decenas de impactos de bala.

El martes 2 de agosto, por fin, pudo aterrizar en la Hípica la escuadrilla organizada en Tetuán, mandada por el capitán Sáez de Buruaga, compuesta por cinco *DH-4*, que inmediatamente comenzaría a prestar servicios. Poca cosa para cambiar el curso de los acontecimientos, pero suficiente para dar fe de la existencia de la Aviación. Se luchaba contra reloj y el general Sanjurjo, que bastante consiguió con ofrecer seguridad a Melilla, no pudo evitar la caída del aeródromo de Zeluán el 3 de agosto y la de Monte Arruit seis días más tarde, el 9 de agosto.

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

Una de las primeras medidas del gobierno de Maura fue la de solicitar de las Cortes la urgente aprobación de un crédito de 5.700.000 pts para la adquisición de material aéreo, propuesta que fue defendida por el nuevo Ministro de la Guerra, Juan de la Cierva. Con este presupuesto y con la aportación popular de una gran suscripción nacional propuesta por el capitán de la Guardia Civil Martínez de Vivar en la que rivalizaron todas las provincias y sociedades y particulares, que llevarían su nombre, se compraron decenas de aeroplanos, entre ellos 40 *DH-4* y *DH-9* y ocho *DH-9 A* de los que estos últimos y los *DH-9* fabricados por la Hispano Aviación comenzaron a entregarse en 1922.

El 29 de septiembre de 1921 los Reyes bautizaron los primeros aviones en un acto celebrado en Salamanca y nuevamente lo harían el 19 de octubre en otro en Cuatro Vientos.

Mientras tanto, Sanjurjo impulsaba la contra ofensiva y el día 17 de septiembre sus tropas reconquistaron Nador, el 14 de octubre Tauima y el 24 Monte Arruit, donde nuestros soldados pudieron contemplar horrorizados y tristes los cadáveres en descomposición de

miles de sus compañeros. La Aviación protegía todos estos avances y el 13 de octubre aumentaba sus fuerzas con una segunda escuadrilla de *DH-4* mandada por el capitán Moreno Abella, siendo continua la acción de la Aviación atacando los puntos en que se iba iniciar la próxima campaña.

Las dos escuadrillas entonces existentes se trasladan el 18 de octubre a un campo inmediato al sur de Nador, en un llano de unos 8 kilómetros cuadrados, junto a la aldea de Tauima, y en el que a partir de entonces y hasta la independencia de Marruecos existió el aeródromo militar de Melilla.

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

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

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

### **La situación después de la Campaña de Desquite**

El año 1922 fue de gran expansión para las recién nacidas Fuerzas Aéreas de Marruecos. El 10 de enero, con la reconquista de Dar Drius (con el apoyo de la Aviación), Sanjurjo conseguía el objetivo principal de la campaña, que podía darse por concluida en su fase de castigo.

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

En la primavera de 1922 las escuadrillas de Marruecos habían recibido biplanos de reconocimiento y bombardeo *Breguet XIV*, *DH-4*, *DH-9*, *Bristol F 2B* y *Ansaldo A-300* todos ellos, menos estos últimos, sobrantes de guerra, y a finales de marzo se incorporaron a Melilla tres hidroaviones *Savoia S-16* procedentes de Los Alcázares.

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

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

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

Antes de que terminara el mes, Kindelán sustituía al frente de las Fuerzas Aéreas de Marruecos al coronel Soriano, que había pasado a ocupar la Jefatura de Aviación en su nueva estructura. Mantuvo su puesto de mando en Melilla y en él le llegaría la noticia, que llenaría de satisfacción a todos los aviadores, de que un Real Decreto, de 15 de septiembre de 1922, concedía la Bandera Nacional reglamentaria en los Cuerpos de Infantería al Servicio de Aviación y el Estandarte al de Aerostación, “en atención a los servicios prestados por el personal de Aerostación y Aviación, a la lealtad de que han dado pruebas, y a la disciplina y valor de las tropas de dicho Servicio”.

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

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

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

La tranquilidad en 1923 era grande pero incierta. Todo hacía presumir que Abd-el-Krim, envalentonado por la pasividad española, volvería a probar suerte y así lo denunciaron los aviadores y lo confirmó el 28 de mayo el capitán Mariano Barberán, jefe de la 1<sup>a</sup> escuadrilla de *Bristol*, después de efectuar un reconocimiento de terreno. Grandes masas de moros se agrupaban en las proximidades de Tizi Aza, su presunto objetivo. Como era de esperar, se rompió una tregua de meses y la situación se salvó, momentáneamente, gracias a la oportuna intervención de las escuadrillas de Tauima, que en la acción perdieron una tripulación, siendo derribados varios aviones más, aunque sin bajas personales, recuperándose los aparatos.

Durante los días siguientes continuaron los ataques moros y los bombardeos y ametrallamientos de los aviones. Tizi Aza quedó prácticamente sitiada, pero el día 5 de junio, y con apoyo aéreo, pudo entrar un fuerte convoy en la posición. Los dos grupos de

Melilla, con el apoyo de una escuadrilla de Tetuán llegada al efecto, se establecieron en un campo provisional próximo a Dar Drius, mucho más cercano a Tafersit que Tauima, y atacaron desde muy baja altura a los rifeños que hábilmente se ocultaban en las alturas que rodean a la hoyada de Tafersit. En una de las pasadas resultó gravemente herido el teniente coronel Kindelán, que volaba como observador del capitán Llorente, jefe de la segunda escuadrilla.

Los aeroplanos repetían insistentemente sus servicios sin más interrupción que la necesaria para regresar al aeródromo, repostar y rearmarse. Cuando a la caída de la noche la situación se había despejado, casi todos los aviones presentaban numerosos impactos de bala en sus planos y fuselaje. Esta forma de volar, que se impuso en Marruecos, ocasionó la pérdida de muchos aviones y la baja de no pocos aviadores heridos en el aire. Fue una táctica que se denominó vuelo a la española. Miguel Sanchís la describió así: *“Volar demasiado alto -y mostrar una fotografía del compañero tomada desde abajo- era casi un deshonor.... volar muy bajo, un suicidio casi necesario; hubo observador que en vuelo rasante a 10 metros de altura sobre el enemigo no podía ver absolutamente nada, y en cambio resultaba herido el piloto y alcanzado el avión por numerosos impactos que, muchas veces procedían de una cota superior”*. Por su destacada intervención en estas acciones se concedió la Medalla militar a los capitanes Carrillo, Moreno Abella, Saénz de Buruaga, Rafael Llorente y Barberán, a todos los cuales les fue impuesta solememente el 22 de julio.

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

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

torpederos. Prácticamente, el *Dédalo* y sus hidroaviones quedaron absorbidos en misiones de salvamento de naufragos.

### **El General Primo de Rivera Presidente del Gobierno**

Cuando el general Primo de Rivera, se hizo cargo del poder en 1923, El Raisuni había perdido gran parte de su influencia y era abiertamente desobedecido por su lugarteniente *El Jeriro*, que se alió con Abd-el-Krim. Juntos planeaban un nuevo levantamiento general que iría dirigido no sólo contra España, sino también contra el jefe y el propio Raisuni.

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

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

que completó a pesar de haber sido gravemente herido al comenzar a ejecutar su misión. Dadas las circunstancias, el 2 de septiembre la Aviación de Tetuán recibió de Melilla el refuerzo del tercer grupo, el llamado grupo *Rolls* mandado por el capitán Carrillo y al que éste dio por lema la frase: *Al toro, mote que haría historia en Aviación*.

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

En las acciones previas a la retirada, los aviadores tuvieron un intenso trabajo y el 4 de septiembre murió en vuelo el capitán Ángel Orduna, observador de Carrillo, y en los días siguientes el comandante García Gracia, los capitanes Altolaguirre y Luengo y dos suboficiales ametralladores bombarderos. El 28 de ese mismo mes caería el propio Carrillo, jefe del grupo, y su ametrallador, el suboficial Amat (ascendido a alférez). Su muerte fue un duro golpe para el Servicio, que perdía a uno de sus más valiosos y prestigiosos hombres. Sin duda una de las figuras más destacadas que tuvo la Aviación Militar en Marruecos.

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

El peligro que entrañaban estas misiones de apoyo y abastecimiento a las posiciones era atroz y tanto en el sector de Tetuán como en el de Larache los aviadores sufrían el eficaz tiro de los rifeños cuando en vuelo rasante se empeñaban en lanzar los

suministros a las posiciones asediadas y ametrallar a quienes las atacaban. Era una táctica que alentaba notablemente a los infantes, pero sumamente onerosa para los aviones, muy vulnerables a los disparos de los cabileños emboscados en las alturas circundantes, desde las que hacían fuego a los aparatos de arriba a abajo.

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

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

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

### **El Desembarco de Alhucemas**

El nuevo Residente francés en Marruecos, mariscal Petain fue designado el 24 de julio y días antes, el 18 de junio de 1925 ya se había celebrado en Madrid una conferencia hispano-francesa en la que se llegó al acuerdo de asestar un golpe definitivo a los rebeldes rifeños. El general Primo de Rivera aprobó que se llevara a efecto el desembarco en Alhucemas, cuyo Día D y Hora H se fijó inicialmente el 7 de septiembre a las 04.00 horas.

La operación consistía en poner en tierra 20.000 hombres, organizados en dos columnas, una procedente de Ceuta, al mando del general Leopoldo Saro y Marín y otra formada por la Comandancia General de Melilla, a las órdenes del general Emilio

Fernández Pérez. La zona de desembarco abarcaba un frente de 8 a 10 kilómetros, en un punto de la costa que se extiende entre cabo Quilates y Punta de los Frailes. Simultáneamente, en el Protectorado francés las fuerzas de dicho país atacarían el Alto Uarga para obligar a Abd-el-Krim a acudir al nuevo frente, impidiendo de esta forma la concentración de sus fuerzas en la zona de la acción principal.

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

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

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

Todos ellos deberían operar desde los aeródromos próximos a Melilla, Tauima, Dar Drius, Dar Quedabni y El Atalayón en Mar Chica, con la excepción de 42 aparatos terrestres que lo harían desde Tetuán y Larache. Puesto que tanto Dar Drius y Dar Quedabni estaban más cerca de la Bahía de Alhucemas se realizaron con urgencia las obras necesarias para aumentar sus dimensiones y así facilitar el despliegue aéreo, en particular en el segundo, puesto que su situación junto a la costa permitiría las maniobras de despegue al nivel del mar y por consiguiente con menor esfuerzo para los motores de los aeroplanos. Esta acumulación de medios y requisitos operativos aconsejó organizar las unidades aéreas de forma que hubiera el necesario escalonamiento de mando, para lo cual fueron agrupadas en tres Escuadras de dos Grupos de Escuadrillas cada una,

quedando la Sección de Caza, los hidroaviones, aviones sanitarios y la unidad de Aerostación a las órdenes inmediatas del Jefe de la Aeronáutica Militar, incluido los hidroaviones de la Aeronáutica Naval y los de la Aviación Francesa. La necesidad de incluir una Sección de Caza obedecía a que existía el temor de que Abd-el-Krim hubiera podido adquirir más aviones después de la destrucción por los aviadores españoles en 1924 de un aeroplano adquirido en Francia, en una acción aérea antes ya señalada.

Por orden de la Dirección de Aeronáutica, el 1 de septiembre de 1925 las Fuerzas Aéreas preparadas para el desembarco quedaron estructuradas como se detalla a continuación:

Jefe, el Director General de la Aeronáutica: General Jorge Soriano

-Primera Escuadra:

-Primer Grupo: Dos escuadrillas de *Breguet XIV* (Tetuán)

-Segundo Grupo: Dos Escuadrillas de *Breguet XIV* (Larache)

-Segunda Escuadra:

-Tercer Grupo: Tres Escuadrillas de *DH-4 Rolls*, *Potez-15 A-2* y *DH-9*

*Napier* (Melilla)

-Cuarto Grupo: Dos Escuadrillas de *Bristol F-2B* (Melilla)

-Tercera Escuadra:

-Grupo *Fokker* : Dos Escuadrillas de *Fokker C IV* (Melilla)

-Grupo *Breguet*: Dos Escuadrillas de *Breguet XIX A-2* (Melilla)

-Unidad de Caza:

-Escuadrilla de *Nieuport 29-C-1* (Melilla)

-Unidad Independiente:

-Grupo de hidroaviones de El Atalayón: Dos Escuadrillas de *Dornier J Wal* y *SIAI S-15 bis*

-Aeronáutica Naval: en El Atalayón:

-Escuadrilla de Hidroaviones *Macchi M-24*

-Buque Nodriza *Dédalo*:

-Escuadrilla de *SIAI-S-16bis*

-Escuadrilla de Anfibios *Supermarine*

-Un globo cautivo

-Un dirigible

-Aeronáutica naval francesa:

-Escuadrilla de *Farman Goliath F-60*

-Regimiento de Aeroestación:

-Una compañía de globos

-Aeroevacuación Sanitaria, Cruz Roja:

- Dos aviones *Junker F-13*

Como los aviones, por las características de la tecnología de la época, carecían de las condiciones para realizar una observación continuada del fuego de la artillería naval, hacía obligado utilizar globos cautivos amarrados a barcos, o dirigibles, que además de poder observar pudieran mantener segura comunicación con los barcos y tierra, por lo que se decidió que una unidad de Aerostación de la Aeronáutica Militar se desplazase a Melilla. Por la imposibilidad de elevar el globo cautivo desde el islote de Alhucemas por su proximidad a la costa, se consideró que el aerostato de la Aeronáutica Militar quedase amarrado al acorazado *Jaime 1* y que sus observadores fuesen mixtos de la Marina y del Ejército.

La falta de información fiable sobre la situación terrestre enemiga en el interior del territorio que se pretendía ocupar tras el desembarco, obligó a establecer un plan aéreo de reconocimiento fotográfico y visual de la zona prevista de operaciones. El resultado fue la obtención de millares de fotografías que permitieron la confección de diferentes mosaicos e itinerarios así como el levantamiento de diversos mapas, en particular de la zona de 15 kilómetros de profundidad alrededor de la Bahía de Alhucemas. Estos objetivos eran reiteradamente fotografiados periódicamente, lo cual permitía ir conociendo en cierta medida las variaciones del despliegue enemigo y el puesto de mando de Abd-el-Krim. Cuestión que se consideraba esencial era la coordinación, comunicación y enlace con las fuerzas de superficie y viceversa. Esta cooperación se desarrollaría de dos formas distintas. Una mediante órdenes anteriores a la operación para conseguir que se ejecutases de manera automática al realizarse ésta; otra, mediante órdenes derivadas de las incidencias que se presentasen que deberían ser comunicadas a los aeródromos o bien directamente a las tripulaciones en vuelo. Para el enlace de la Aviación Militar y Naval con las fuerzas terrestres y navales se establecieron unos códigos de señales. Por otro lado se instalaron estaciones radiotelegráficas que enlazan el puesto de mando de Melilla con los aeródromos de Nador y Dar Drius y en todos los aviones.

Desde el punto de vista del salvamento de las tripulaciones y auxilio a los aviones que se averiase o fuesen alcanzados por el fuego enemigo, la Escuadra estableció sobre la costa, entre Afrau y Cabo Quilates, un servicio de apoyo y rescate, lo cual

permitiría realizar los vuelos con la debida confianza, eficacia y seguridad. Igualmente un buque auxiliar de la base de hidroaviones de El Atalayón, llevando a bordo combustible para repostar a los hidroaviones de bombas y munición se situaría en la Bahía de Alhucemas dando al mismo tiempo servicio el buque estación *Dédalo* para facilitar la acción aérea ofensiva.

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

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

Tal como fijaba la Orden de Operaciones, la fecha prevista del desembarco era en la madrugada del día 7 y en esas horas la escuadra se encontraba frente al Peñón de Vélez, pero las fuertes corrientes marinas, normalmente muy fuertes en esa zona, pero más intensas en esos días, dispersaron a las barcazas blindadas K, que al final de la mañana se decidió retrasar hasta el día siguiente el comienzo de la operación, para dar tiempo así al reagrupamiento de las mismas.

La preparación artillera para el desembarco por los buques de guerra se inició a las ocho de la mañana del 8 de septiembre, secundada por todas las escuadrillas que se repartieron sus objetivos desde el Peñón de Vélez de la Gomera hasta Afrau y que habían entrado en acción una hora antes. Primeramente comenzaron el ataque las escuadrillas de *Fokker*, *Napier* y *De Havilland Rolls*, que fueron seguidamente relevadas por las otras

unidades aéreas que habían quedado en reserva, pudiéndose afirmar que los montes que rodean la zona de desembarco están ardiendo debido al intenso bombardeo aéreo. Los aviones atacan en vuelo rasante, haciéndolo tan bajo que muchos regresan con varios impactos, siendo derribados un *Napier* y un *Dornier*, si bien son rescatadas sus tripulaciones. Las barcazas avanzan protegidas por el fuego de los buques de la escuadra y el ataque de los aeroplanos y a las 11,00 se encuentran a milla y media de la costa. Entonces el general Primo de Rivera embarca en un torpedero y recorre la línea de barcazas cuyas tropas todavía en cubierta le vitorean. A continuación las barcazas continúan su avance, pero las primeras quedan varadas a uno 50 metros de la playa, por lo que hace imposible llevar a tierra firme los carros ligeros de combate. En esos momentos críticos, el coronel Francisco Franco, que baja decididamente por la plancha de desembarco de su barcaza al frente de sus legionarios de la primera columna de la Brigada de Ceuta, ordena el toque de clarín y avanzan con el agua hasta el pecho y brazos en alto con el armamento, consiguiendo llegar a tierra, pero al poco de alcanzar la playa el enemigo efectúa un intenso fuego de ametralladora, que es neutralizado por las escuadrillas de *Bristol*, *Fokker* e hidroaviones que protegen la llegada a la playa de las fuerzas mientras los buques de la Escuadra continúan batiendo las alturas de la costa. Rápidamente los desembarcados se despliegan hacia la derecha por la playa de La Cebadilla y Franco y sus hombres hacia la de Ixdain, por la izquierda, subiendo por los arenosos acantilados.

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

La actividad aérea fue tan intensa que en este día fueron lanzadas 1.390 bombas con un total de 25 toneladas y se dispararon 1.700 proyectiles de ametralladora, volándose cerca de 130 horas. Así finalizaba la fase de la operación de este día tan crucial, que fue presenciada por los agregados militares extranjeros acreditados en Madrid embarcados en el buque insignia que expresaron su felicitación por el éxito de la misma, la excelente coordinación y resaltaron el arrojo de las tropas y la pericia y heroísmo de la tripulaciones aéreas. El Agregado militar de los Estados Unidos remitiría a su país un completo informe de la operación, informe que sería utilizado años más tarde por el general Eisenhower para preparar el Desembarco de Normandía. Al finalizar el día 8 de septiembre habían desembarcado 10.000 soldados y 2.000 toneladas de material.

Mientras tanto Abd-el-Krim, conocedor de las intenciones franco-españolas lanzó un ataque contra la posición española de Kudia Tahar, cerca de Tetuán y en Issonal en el

frente francés, con el objeto de impedir el temido desembarco. Esta acción obligó a que las escuadrillas de Tetuán y Larache tuvieran que ser reforzadas con las escuadrillas de *Breguet XIX* de Melilla para defender Kudia Tahar, cuyo asedio finalizó victoriamente el 13 de septiembre con la derrota de las fuerzas rifeñas.

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

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

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

Este mismo día, 1 de octubre, obtenía la novena Laureada para la Aviación el teniente de Artillería, piloto aviador Senén Ordiales González por un reconocimiento ofensivo en el frente oriental, Sector de Axdir, siendo herido repetidas veces en las pasadas efectuadas con su Bristol al descubrir y destruir una pieza de artillería enemiga.

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

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

### **Operaciones Finales: El final de la pesadilla**

Terminada la ofensiva y alcanzados todos los objetivos propuestos, las tropas españolas se dedican a limpiar todas las zonas de pequeñas partidas rebeldes y a fortificar el terreno conquistado para preparar las operaciones a desarrollar en 1926. En uno de estos servicios en el frente occidental, el teniente de Infantería, piloto aviador Félix Martínez Ramírez obtiene la décima Laureada para la Aviación, al resultar gravemente herido el 11 de mayo de 1926, cuando descubrió a un numeroso grupo de rifeños en los montes de Imamegait y Sisi Benicar, a los que atacó hasta agotar sus bombas y municiones.

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

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

El 10 de julio de 1927, el general Sanjurjo firmaba la orden general por la que se notificaba la definitiva pacificación del Protectorado y el fin de la guerra. Al día siguiente las

siete escuadrillas participantes en las últimas operaciones desfilaban en vuelo sobre el territorio.

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