

La desigual suerte de las primeras recompensas colectivas de la aviación española: la Medalla Militar y la Laureada del grupo Rolls

Volando tan bajo en campo enemigo

ENRIQUE GUDÍN DE LA LAMA
Doctor en Geografía e Historia

Valor digno de todo encomio [...] por la bravura demostrada por los aviadores volando tan bajo en campo enemigo.
Declaración del general Sanjurjo en el juicio contradictorio para la concesión de la Laureada al grupo de escuadrillas de Melilla (Orden General de la Comandancia General de Melilla de 24/04/1923)

La aviación militar española fue adquiriendo personalidad propia a lo largo de la guerra de Marruecos, y más concretamente a partir del desastre de Annual. Hasta entonces había sido fundamentalmente otro medio más de apoyo para el Ejército de Tierra, llevando a cabo misiones de reconocimiento, transporte rápido y bombardeo. Después de Annual y hasta el final de la guerra de Marruecos, el carácter de la aviación militar cambió.

El 22 de diciembre de 1921 las escuadrillas se mostraron como un elemento decisivo para que culminase con éxito la operación sobre Ras Tikermin. Esa jornada se hicieron acreedoras de la Laureada.

En abril de 1923 tuvo lugar un primer reconocimiento de su importancia decisiva en el desarrollo de las operaciones militares, con la concesión de la Medalla Militar al grupo Rolls, el grupo de escuadrillas de Melilla.

Sin embargo, los avatares de la historia han difuminado la trascendencia de es-

tas dos recompensas. La Medalla Militar quedó diluida por las sucesivas recompensas que se fueron otorgando en los años posteriores y la Laureada no acabó de llegar.

LOS DÍAS DE ANNUAL

El Protectorado de España sobre Marruecos surgió a raíz del conflicto de intereses en aquella zona entre Francia y Alemania a comienzos del siglo XX. Con el fin de evitar roces entre ambas potencias, en 1912 se firmó el tratado de Madrid entre Francia y España.

Ambas potencias se repartían el territorio marroquí para “implantar la autoridad del Sultán”, en dos zonas de protectorado, la francesa, al sur, y la española, al norte. La zona española era un

erial montañoso y desde siempre rebelde a la autoridad del Sultán. Tan sólo Larache y Tetuán eran ciudades importantes (Tánger estaba so-



metida a jurisdicción internacional). No había comunicaciones terrestres en el territorio, y el movimiento entre ambos extremos del Protectorado había de hacerse por mar.

Para gobernar el Protectorado, el Estado español creó la figura del Alto Comisario de España en Marruecos, convirtió las plazas de Ceuta y Melilla en Comandancias Generales y creó la Comandancia General de Larache.

La conquista militar del territorio era imposible por lo que se optó por una acción política dedicada a la captación de jefes marroquíes, seguida de una ocupación territorial paulatina. Tal planteamiento se manifestaría como ineficaz, pues el estado habitual de las cabilas era el de rebelión. Así pues, la acción militar se limitaba a sostener esporádicas escaramuzas que daban lugar a un permanente desgaste que proporcionaba más disgustos que satisfacciones a los oficiales españoles.

En 1921, los macizos montañosos interiores —el Rif, la Yebala— seguían sin estar dominados. En la primavera de ese año, el General Silvestre, Comandante General de Melilla, comenzó a internarse en el Rif, y en julio, sus tropas habían llegado hasta el collado de Annual, en el corazón de aquel territorio hostil.

Allí, demasiado lejos de sus posiciones fuertes como para desplegar con rapidez apoyos eficaces en caso de que hubiese dificultades, se encontró —junto a sus cinco mil hombres— a merced de las harkas que seguían a Abd el-Krim. Ante el acoso de éstas, en la mañana del 22 de julio, ordenó el repliegue hacia Melilla.

La retirada se emprendió en medio de un gran desorden, enseguida cundió el pánico entre las tropas y el repliegue se convirtió en una huida aterrorizada que dio lugar a un terrible “efecto dominó” en el que fueron cayendo una tras otra todas las posiciones de la Comandancia. Abd el-Krim lle-

gó hasta las puertas de Melilla, pero no quiso entrar en la ciudad.

A lo largo de varios días, fueron llegando de forma dispersa al cobijo de las defensas de la ciudad los hombres que conseguían sobrevivir a la matanza que se desarrollaba en campo abierto. El general Navarro —segundo Comandante General—, había salido al encuentro de las tropas el mismo día de la desbandada de Annual. Consiguió reagrupar en Dar Drius un contingente de casi cuatro mil hombres y replegarse con él hasta Monte Arruit, una importante posición, aunque todavía distante de Melilla.

Las semanas siguientes al derrumbe fueron angustiosas para la ciudad de Melilla. Las harkas de Abd-el-Krim la sometieron a un estrecho cerco —con fuego de cañón y de fusil sobre sus habitantes— mientras recibía los contingentes de tropa, al principio de Tetuán y después de la península, que se ocuparían, primero de su defensa y más adelante de la reconquista de los territorios perdidos.

Hasta mediados de septiembre no se pudo romper un primer cerco de Melilla. Poco después se conseguía entrar en Nador, a escasos kilómetros del sur de la ciudad, y mantener la posición de Tizza al oeste.

Desde el monte Gurugú, los rifeños estuvieron batiendo la ciudad con fuego de cañón hasta comienzos de octubre, momento en que se recuperó el control de la montaña. A mitad de ese mes las tropas españolas llegaron a Zeluán y el 24 entraban en Monte Arruit. El avance del ejército sobre esos dos lugares se vio acompañado por la conmoción que produjo en los soldados y sus acompañantes —periodistas, sanitarios, religiosos...— lo que contemplaban en el recorrido: “*mi-les de cadáveres, regados por el campo y en plena carretera, pudríanse al sol*”.

El 9 de agosto se le había autorizado al general Navarro en el monte Arruit a rendirse junto a los casi cuatro mil hombres que estaban con él. Ahora se descubría que una vez entregadas las armas, los rifeños habían masacrado a más de tres mil de esos hombres; el resto habían sido hechos prisioneros y rehenes de Abd El-Krim.

En noviembre se había ampliado notablemente el sector que dominaba el ejército en torno a Melilla. A lo largo de esos meses se fueron controlando la meseta de Iguerman, Tifasor, Uixan, Ras-Medua y Tauriat-Hamet.

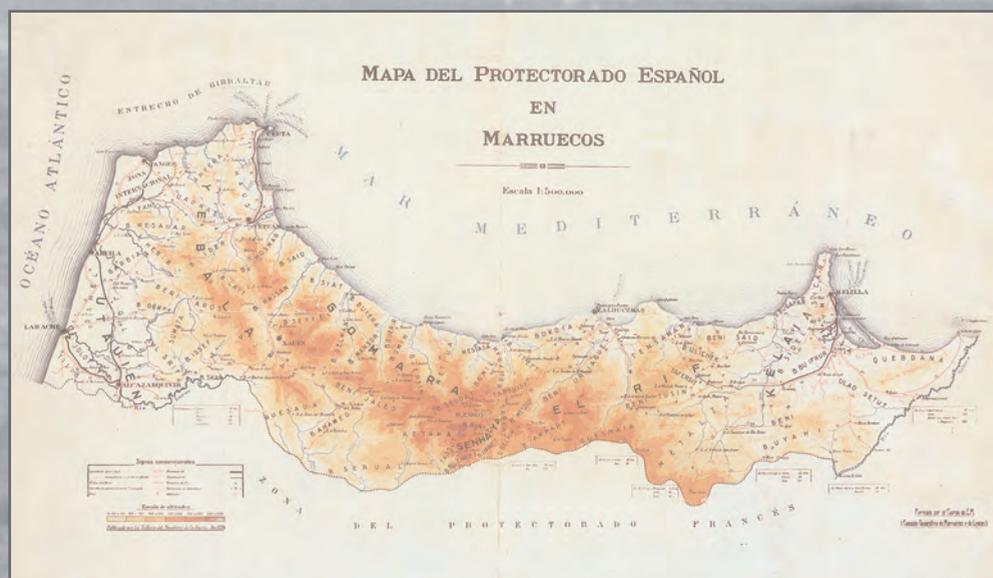
A comienzos de diciembre se recuperaron Batel y Tistutin. La idea era conseguir pasar el Kert por la parte de Tikermin antes de Navidad para así dar descanso a las columnas y consolidar la retaguardia antes de lanzarse a tomar Dar Drius los primeros días de enero de 1922². Se tendría dominado así todo el territorio desde Melilla hasta la línea del río Kert.

NACIMIENTO DEL GRUPO ROLLS

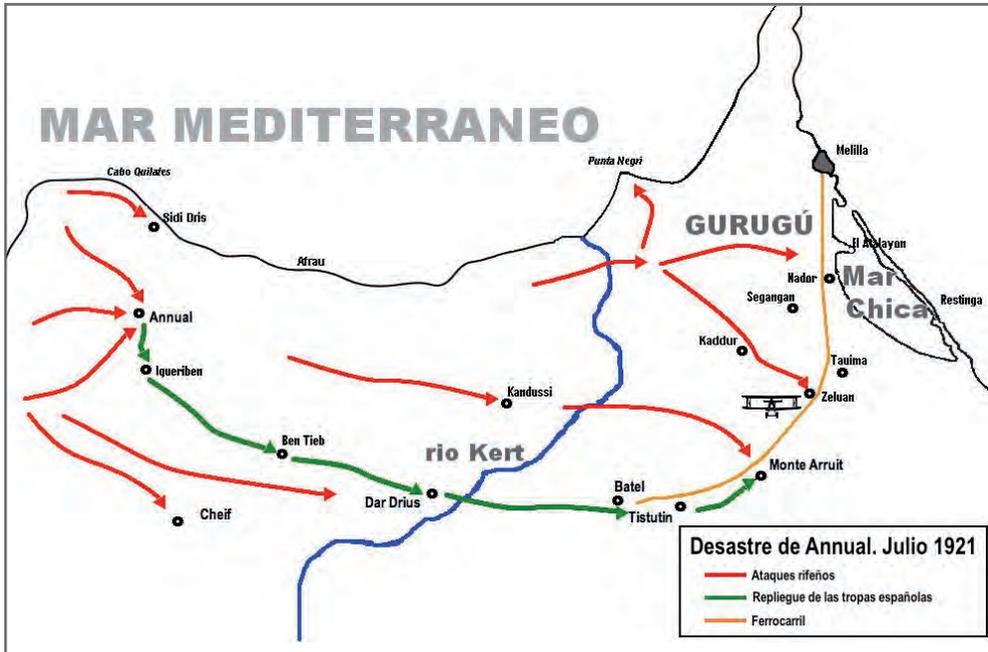
Hasta el desastre de Annual había tres escuadrillas de Havilland-Rolls en Marruecos, cada una con seis aparatos, en las comandancias de Larache, Tetuán y Melilla. La aviación española había adquirido algunos DH-4 a finales de 1919. En 1920 se adquirieron algunos más y con ellos se constituyeron las tres escuadrillas de Marruecos. Los aparatos venían con motores Rolls-Royce “Eagle” de 375 HP, de ahí que acabasen por conocerse como Havilland-Rolls.

En la retirada de Annual, el aeródromo de Zeluán fue tomado por los moros y se perdió la 2ª Escuadrilla, la de Melilla.

En las primeras campañas de Marruecos, la aviación había sido considerada



El protectorado español en Marruecos.



Retirada de Annual (julio 1921).

por los jefes militares como una ayuda, un apoyo en determinados momentos, y poco más. El uso que se le daba a los aeroplanos era para tareas de reconocimiento, bombardeo del frente y cooperación con el ejército en las operaciones de tierra cuando la artillería no podía alcanzar determinados objetivos.

El desastre de Annual provocó una gran conmoción en la sociedad española. A raíz de ella se realizó una gran cam-

paña de prensa con el fin de obtener medios para el ejército. Uno de los objetivos era que cada provincia regalara un aeroplano al Ejército. Además, el gobierno aprobó un crédito extraordinario para la compra de aviones. A partir de septiembre de 1921 fueron entregándose al ejército los nuevos aparatos.

Buena parte de los aeroplanos que se adquirieron fueron de Havilland DH.4 que llegaron a ser una pieza clave, pri-

mero porque facilitaron cierta homogeneización del material, y después porque sus prestaciones resultaron ser bastante buenas.

En los días inmediatamente posteriores al desastre de Annual se envió a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4. La mandaba el capitán Saenz de Buruaga y estaba compuesta por tripulaciones y aparatos de Tetuán y Larache. Esos aparatos fueron los que se dedicaron a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de la columna Navarro en Monte Arruit. Para ello tuvieron que realizar peligrosas maniobras de despegue y aterrizaje en el campo de la Hípica de Melilla que llegó a encontrarse batido por tiros de fusil³.

Habría que esperar casi dos meses más para que se consiguiesen trasladar a Melilla nuevos aparatos y tripulaciones. La escuadrilla de Buruaga tuvo que acometer durante ese tiempo las numerosas misiones que exigían las operaciones de recuperación del territorio perdido. En ese periodo de tiempo –desde comienzos de agosto hasta el 14 de octubre de 1921– la escuadrilla realizó 230 salidas con un total de 152 horas de vuelo, en las que se arrojaron 1992 bombas⁴.

El respiro le llegó a la escuadrilla de Buruaga ese 14 de octubre, cuando aterrizó en Melilla una nueva escuadrilla mandada por el capitán Luis Moreno Abella.



2 El rey impone la Medalla Militar en Tablada (11/04/1923) – (SHYCEA). El acto tuvo lugar un día después de inaugurar la base aérea. De izquierda a derecha: teniente Hortelano, teniente García Muñoz, teniente Villalba, teniente Rodríguez Sbarbi, capitán Julio Ríos, capitán José Carrillo Durán, Ministro de la Guerra –Niceto Alcalá Zamora-, desconocido, Alfonso XIII, Duque de Miranda, teniente general Milans del Bosch, desconocido, general Echagüe, coronel Soriano, jefe de Servicio de Aviación, capitán Moreno Abella, teniente coronel Kindelán.

Avances de las operaciones de reconquista en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 1921.

Desde el final de verano se habían ido concentrando en Cuatro Vientos los miembros y aparatos de las escuadrillas que iban a ser destinadas a Melilla. Al acabar septiembre se le habían entregado ya al ejército algunos aparatos y con ellos se dotó a la segunda escuadrilla que salió enseguida hacia África.

La tercera escuadrilla Havilland salió hacia Nador a finales de octubre, su jefe era el capitán Joaquín González Gallarza⁵ y entre sus pilotos figuraba el que había sido jefe de la escuadrilla de Zeluán en los días de Annual: Pío Fernández Mulero. Después de una accidentada expedición, los aparatos llegaron al aeródromo de Tauima a comienzos de noviembre de 1921⁶.

A partir de ese momento y durante los meses siguientes –hasta la primavera de 1922–, el peso de las operaciones recayó en esas tres escuadrillas de DH.4: el grupo de Havilland Rolls.

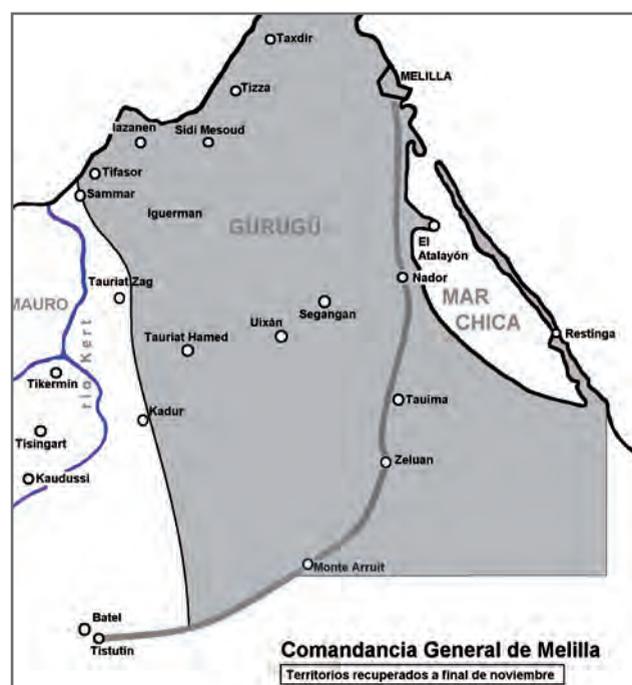
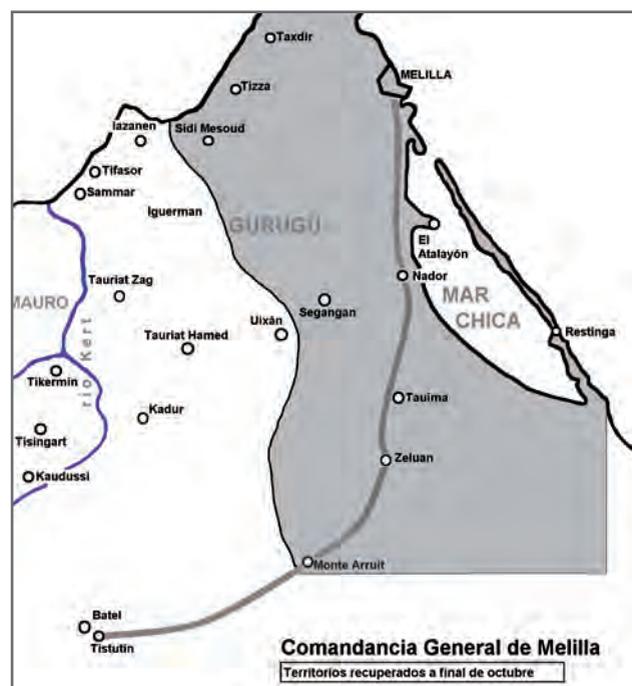
Durante el año 1922 se irían agregando al grupo de Melilla las escuadrillas de Bristol F2B, Martinsyde y Napier y la escuadrilla de hidros del Atalayón.

El Grupo Rolls fue mandado sucesivamente por el comandante Guillermo Delgado Brackenbury, el capitán Joaquín González Gallarza, el comandante Luis Palanca Martínez Fortún (que falleció en accidente cuando se trasladaba a Sevilla, en abril de 1923, a la imposición de la Medalla Militar) y el capitán José Carrillo Durán.

En diciembre de 1923 el grupo quedó reducido a dos escuadrillas, que en septiembre de 1924 volaron a Tetuán para apoyar la retirada de Xauen, de allí pasaron a Larache y volvieron a Melilla en la primavera de 1925. Reducidos los DH.4 operativos a una sola escuadrilla, aún pudieron participar en el desembarco de Alhucemas. Poco a poco fueron retirando los desgastados aparatos, de los que no quedaba ninguno en servicio cuando se celebró la paz de Marruecos en julio de 1927.

El de Havilland Rolls⁷

AIRCO (Aircraft Manufacturing Company, Limited) era la compañía fabricante del de Havilland Rolls.



Había sido fundada en 1912 por George Holt Thomas para fabricar los modelos Farman. En 1914 Geoffrey de Havilland le propuso hacer sus propios proyectos y pasó a ser diseñador, supervisor de construcción y piloto de la compañía.

Cuando estalló la primera Guerra Mundial, la fábrica (en realidad de Havilland) pasó proyectar algunos de los aeroplanos por encargo del Gabinete de Guerra Británico. Nacieron así los DH.1, DH.2 y DH.3.

A comienzos de 1917 aparecieron los primeros DH.4. Se trataba de un biplaza de bombardeo diurno, con el puesto de pilotaje bajo la cabaña y el del observador bastante detrás, pues el depósito de gasolina estaba entre medias. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo, equipando las sucesivas series (con distintos tipos de motor) numerosos escuadrones. Para los cazas alemanes era difícil alcanzarlo.

Durante la Guerra Europea se fabricaron casi mil quinientos en Europa y casi cinco mil en Estados Unidos.

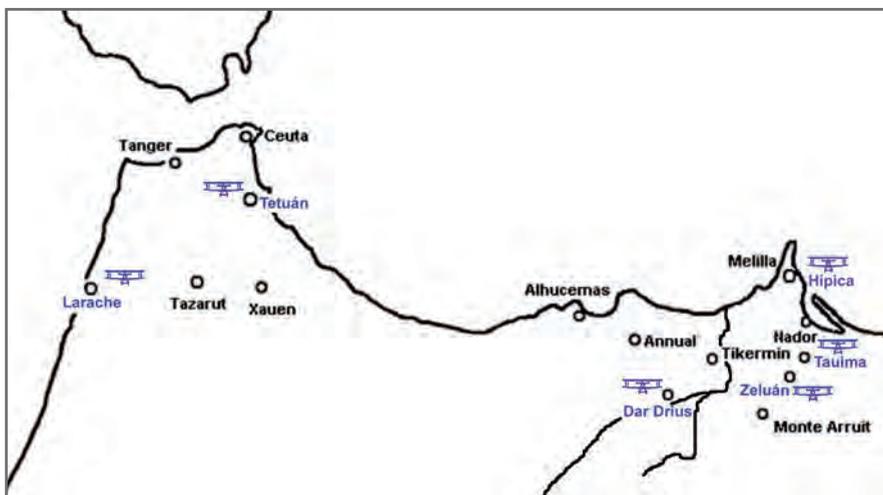
En cuanto al armamento, los DH.4 que se usaron en la guerra europea, iban armados con una ametralladora Vickers sincronizada para el piloto y otra Lewis sobre anillo Scarff para el observador. Sin embargo, el 11 de noviembre, en las operaciones de Yazanen y Tifasor, –las primeras en que los aparatos del grupo Rolls montaron ametralladoras–, las escuadrillas de Melilla salieron armadas con ametralladoras Hotchkiss, que habían llegado a Melilla en el mes de octubre⁸. Más adelante, fueron llegando otros modelos de ametralladoras y se estableció qué modelo debía llevar cada aparato. Durante los tres años siguientes, la distribución que se hizo fue la siguiente: las escuadrillas (1^a, 2^a y 3^a) de Havilland Rolls iban armadas con ametralladoras Darne “de torreta”, distinguiendo si eran de “izquierdas” o de “derechas”.

Los DH.4 podían llevar también entre seis y diez bombas de trilita de diez kilos. Iban sujetas en el plano inferior y el observador las soltaba mediante un mecanismo de cables que llegaba hasta su puesto.

El Bristol

A partir de 1922 hubo dos escuadrillas Bristol que actuaron en sintonía con el grupo Rolls.

La 1ª y 2ª escuadrillas Bristol también montaban ametralladoras Darme. La 3ª Bristol montó Hotchkiss hasta que causaron baja en julio de 1923 (probablemente fueron las primeras que se recibieron y que habían montado los DH.4 en el invierno de 1921). Además de las ametralladoras, todos los aeroplanos llevaban como dotación un mosquetón mauser.



Aeródromos de Marruecos.

LA MEDALLA MILITAR

Por Real Orden de 3 de noviembre de 1922 se le otorgaba la Medalla Militar al grupo Rolls en recompensa por *su trabajo eficientísimo de acción sobre el enemigo, de cooperación con otras fuerzas, en cuantas operaciones y reconocimientos se efectuaron desde el 29 de junio de 1921 hasta el 29 de septiembre de 1922*.

Se consideraban especialmente meritorios los vuelos de aprovisionamiento de las posiciones de Zeluán, Monte-Arruit y Fábrica de Harinas de Nador, en los turbios días de la retirada de Annual; el bombardeo nocturno de Zauia de Tilili y el apoyo de las escuadrillas a la ocupación de Tuguntz.

El desarrollo de todas esas acciones –operaciones, movimientos de tropas, combates, etc.– ha sido ampliamente estudiado por los historiadores, tanto desde el punto de vista del ejército de tierra, co-

mo el de la aviación, por eso anotaremos solamente los detalles más relevantes de las acciones citadas en la Real Orden.

El aprovisionamiento de las posiciones de Zeluán, Monte-Arruit y Fábrica de Harinas de Nador

El 23 de julio de 1921 fue el último día que pudieron volar los aparatos de la escuadrilla de Zeluán. Al día siguiente el caos de la retirada de Annual llegaba hasta allí y se perdía la comunicación entre la plaza y el aeródromo.

El día siguiente llegó a Melilla un Bristol pilotado por Hereward de Havilland, hermano de Geoffrey, el constructor de aviones, llevando a un periodista. De Havilland volvió a la península, y su avión lo utilizó el día 29 el capitán Manzaneque para ir a Melilla con Carrillo de observador. También llegó un DH4 tripulado por Moreno Abella y Bada, pero capotó al aterrizar y quedó inútil, por lo que el Bris-

tol fue el único aparato disponible los días siguientes. Fueron, por tanto, Manzaneque y Carrillo quienes realizaron las tareas de observación y reconocimiento y los primeros abastecimientos a las posiciones cercadas.

Hicieron 3 ó 4 vuelos diarios antes de las diez de la mañana con 50 kilos de alimentos y medicamentos que arrojaban sobre las posiciones. Manzaneque explicaba

así las dificultades con las que se encontraron:

... después de las diez de la mañana era imposible en absoluto, pues a causa del calor, se calentaba enormemente el motor y no era posible el vuelo sin peligro de caer.

Además, los que ligeramente, dejándose llevar de informes equivocados nos censuran, deberían saber que nosotros realizamos todos cuantos vuelos se nos ordenaron sin poner el menor reparo a pesar de los defectos del aparato ¡que no tenía más que el de no carburar bien y colarse el agua del refrigerador en los cilindros! Cuando descendíamos llevábamos siempre las bujías mojadas. Por si esto fuera poco, la gasolina que en todos los aeródromos es objeto de minuciosos cuidados, se nos entregaba y la utilizábamos como venía¹⁰.

En cada viaje llevaban seis fardos, cuatro para Monte Arruit y dos para Zeluán. Uno de los días llevaron municiones, pero comprobaron que los soldados no salían a recogerlas, así que no llevaron más.

El 2 de agosto llegó la escuadrilla expedicionaria mandada por Sáenz de Buruaga: cinco DH4 de Tetuan y Larache.

El de Havilland Rolls H6 - (SHYCEA).





La primera escuadrilla española que operó desde Melilla después del desastre de 1921 - (Enciclopedia de la Aviación Militar...). De derecha a izquierda: Bellod (Observador), Jesús Camacho (O), Alonso Valdés (O), Manzanque (Piloto), Carlos Sartorius (O), Sáez de Buruaga (Piloto y Jefe de la Escuadrilla), Hidalgo de Quintana (P), González Gil (O), Mateo (P), Carrillo (O) y el Sargento Carpio (P).

Además de Buruaga, venían como pilotos los tenientes Mateo e Hidalgo y los sargentos Iglesias y Carpio; y como observadores el comandante de Estado Mayor, Aymat, jefe del grupo de escuadrillas de Marruecos, y los tenientes Camacho, González Gil, Valdés y Bellod.

Desde ese día hasta el 9 de agosto —fecha en que se rindió el general Navarro en Monte Arruit— la escuadrilla hizo una media de seis vuelos diarios. El general Sanjurjo voló como observador el día 6 para ver de primera mano cuál era la situación¹¹; más adelante, a lo largo del tiempo que estuvo en Marruecos, usaría más veces los aeroplanos para reconocer personalmente la situación de las zonas de operaciones.

El día 10 se hizo un único vuelo de reconocimiento de Monte Arruit y no hubo más órdenes de vuelo hasta el 20 de agosto¹².

Salíamos del aeródromo volando a 900 metros y al llegar sobre la posición descendíamos a trescientos, Cuente usted ahora ciento cincuenta de cota sobre el mar que tiene Arruit y tendrá que volábamos sobre éste a cuatrocientos cincuenta metros, que a veces disminuyeron a trescientos.

Y aun un día el teniente Hidalgo voló rascando la posición, tan bajo, tan bajo

que le hicieron doce impactos, rompiéndole un cable de las alas, y rozando uno de los de mando, siendo milagroso que no cayera.

Al teniente Mateo le metieron dos tiros en el radiador y como se quedó sin agua tuvo que tomar tierra precipitadamente en la Restinga, y ya todos lo dábamos por muerto y a su compañero, cuando a las nueve de la noche nos trajo aviso de donde estaban un barco.

Todos los aparatos tenían, el que menos, seis u ocho impactos. Y no se sabe de ningún aparato que en la guerra europea fuese derribado a tiros de fusil, fuera de cuyo tiro se cumple siempre la misión de la aviación¹³.

El bombardeo nocturno de Zauia de Tilili

A finales de abril de 1922, después de que Sanjurjo tomase el mando de la Comandancia de Larache, comenzaron las operaciones para tomar Tazarut. Uno de los objetivos principales era vencer la resistencia de los rebeldes establecidos en Feddan Yebel, cerrando el camino a la Zauia de Sidi Issef Tilidi, envalentonados por haber visto en dos ocasiones (octubre de 1921 y enero de 1922) a las columnas sortear este objetivo. Asimismo su traición (noviembre de 1921), que ha-

bía costado la vida al Comandante Redondo, hacía imposible el desarrollo de toda gestión política¹⁴.

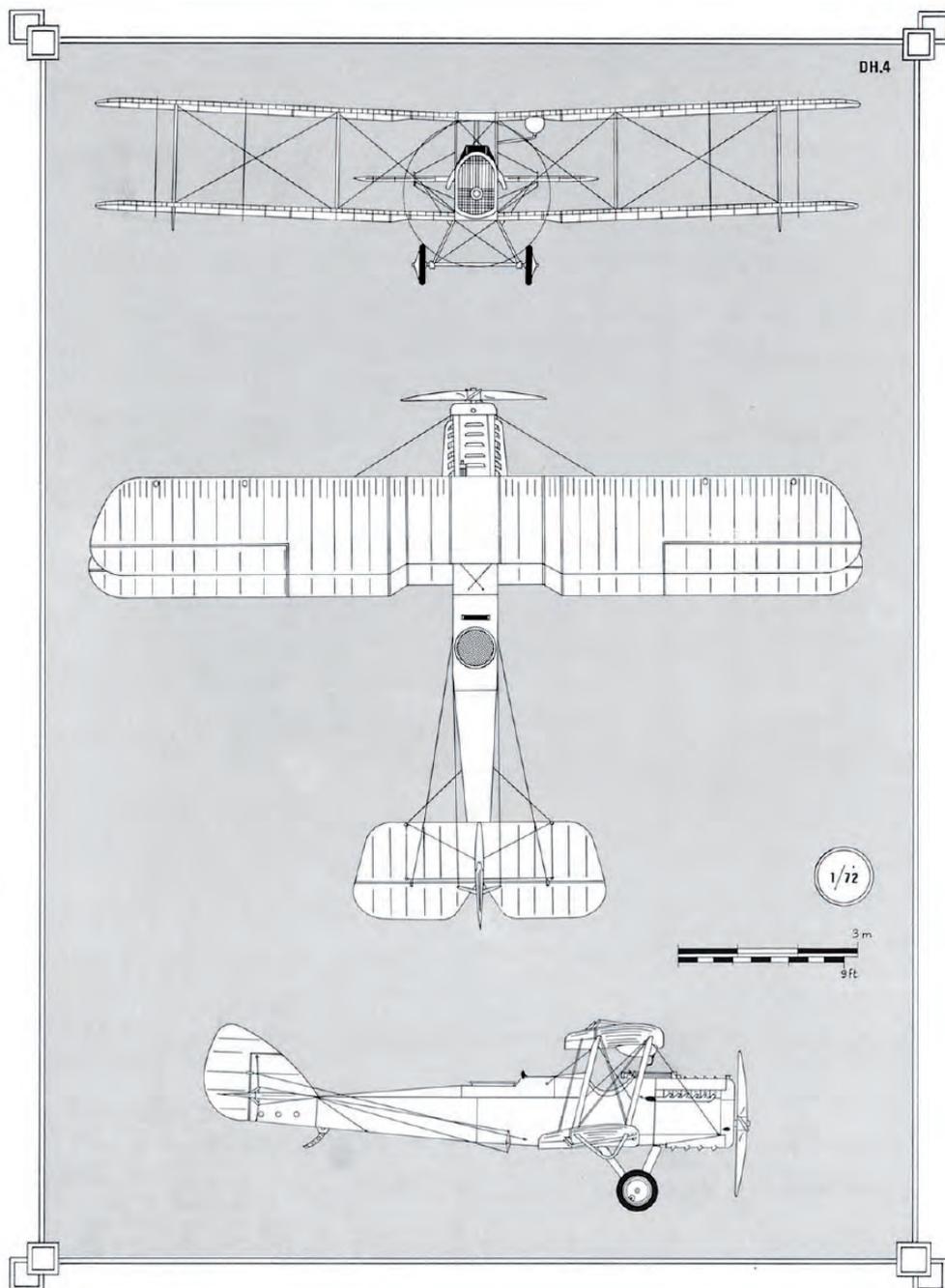
Participarían en el avance tres columnas de infantería, dándoles apoyo aéreo las escuadrillas de Tetuán y Larache, y otra expedicionaria procedente de Melilla que llegó el día 26 al aeródromo de Aumara¹⁵.

La operación estaba dirigida por el General Berenguer y las tres columnas estaban mandadas respectivamente por los Generales Sanjurjo y Marzo y el coronel Serrano. A grandes rasgos se desarrolló de la siguiente manera: empezó con una preparación artillera intensa sobre las tiendas del campamento del Raisuni, y de las posiciones de Jerba, Taula y Feddan Yebel el 25 de abril. El 28 rompió el fuego la columna de Sanjurjo, pero tuvo que detenerse el día siguiente por mal tiempo. El general Marzo hizo su avance y consiguió ocupar Dar Berda el 2 de mayo y el 7 avanzó dejando al flanco izquierdo Tazarut. Mientras tanto, Sanjurjo ocupaba Haddadin y la altura de Nechor, llegando a establecer contacto con las fuerzas del general Marzo. El día 12 fue el asalto final y la toma de Tazarut.

Durante todos los días que duró la operación —del 26 de abril al 12 de Mayo— tuvieron que realizar los pilotos destinados



DE HAVILLAND DH-4
Dibujo de Juan Abellán.



en Larache vuelos de especial intensidad y calidad.

Los bombardeos nocturnos a los que se refería la Real Orden tuvieron lugar el 9 de mayo. La decisión para llevarlos a cabo debió ser repentina; el mismo día 9 el jefe de la escuadrilla pidió autorización al Comandante General para realizarlos.

Tanto la autorización como los objetivos –Zauia de Tilili y Beni-Ysef– se los dieron por teléfono¹⁶. Los vuelos comenzaron a las doce y media de la noche y duraron hora y media¹⁷. Intervinieron como pilotos y observadores: Francisco Mata Manzanedo, Arturo González Gil, Ricardo Garrido Vecin, José Alonso Valdés, Antonio

Gudín Fernández, José Ibarra Montis, Antonio Ferreiro y Vicente Barrón¹⁸.

En el diario de operaciones de la Comandancia de Larache se hacía referencia a esa acción de la siguiente manera:

Día 10: Ocupación de Nechor y Sean el Saf. [...] Durante la noche y aprovechando la luz de la luna, la escuadrilla de aviación bombardeó el campamento de tiendas que tiene establecido el Raisuni en el bosque ya conocido de Buhacen y aduar Olleka¹⁹.

Felipe Acedo Colunga, teniente auditor de Guerra y piloto de la escuadrilla expedicionaria, recordaba así los bombardeos:

Estos vuelos nocturnos se realizaron sin más preparación en el campo de aterrizaje que unas simples hogueras, amparándose en la protección de la luna...

Así se bombardeó la Zania de Tilili en Larache. Y era de ver el espectáculo infinitamente soberbio de los incendios que iluminaban las fragosidades de aquellas peñas. El avión, invisible, surcando con las llamas de los tubos de escape el aire negro, era fiel a la mano del hombre, y esa mecánica compleja del motor parecía que escuchaba los latidos del piloto y los tranquilizaba con el zumbido isócrono de sus explosiones.

El Yebel Alam, monte sagrado que escondía el poder, en otro tiempo fuerte y dominador, del Raisuni, se alzaba por encima de nuestros aviones, que en el fondo misterioso de sus vuelos tenían las manchas pardas de los aduare asentados en los despeñaderos de los barrancos.

Xauen, descubierta por la luz de la luna y dormida sobre la falda del Magot, rodeada de enemigos, en la hostilidad que gobierna a todos los actos guerreros que se desenvuelven al amparo de las sombras de la noche, se presentaba una vista imposible de ser reflejada en estas páginas²⁰.

La eficacia de aquellos vuelos hizo que el mando tomase interés por ese tipo de acciones y se plantease la posibilidad de realizarlos con mayor insistencia. El coronel Jefe de Estado Mayor en una nota del 16 de mayo, decía: *Se ha pedido a la Superioridad medios para efectuar vuelos de noche y bombardear los sitios en los que haya concentraciones enemigas[...]*²¹. Poco a poco, a lo largo de ese año, otros pilotos del grupo Rolls realizaron misiones nocturnas²².

La intervención de las escuadrillas en la ocupación de Tuguntz

La operación sobre Tuguntz tuvo lugar en marzo de 1922. Para entonces, se habían incorporado al grupo las dos escuadrillas de Bristol.

La Legión tuvo especial protagonismo en la operación y cabe reseñar, además, que se usaron por primera vez los carros de asalto de infantería que acababan de llegar a Melilla.

Se realizó en dos fases, la primera, el 18 de marzo. La presencia de los carros sorprendió a los moros que se enfrentaron a ellos hasta con piedras. Sin embargo, la inexperiencia de las tripulaciones de los carros hizo que se perdiesen tres de ellos en territorio enemigo: sus dotaciones los abandonaron en el repliegue.

La primera fase de la operación concluyó con la ocupación y fortificación de Amvar.

El parte del jefe de grupo de escuadrillas de ese primer día decía lo siguiente: *Ha volado el Grupo tomando parte en la operación del día de hoy, bombardeando los grupos enemigos que se oponían al avance de las columnas, singularmente a la del flanco izquierdo que era atacada de flanco.*

Los aviones constantemente han vigilado y bombardeado los grupos que ocupaban las trincheras y a los que hostilizaron a los carros de asalto.

Se han ejecutado vuelos desde las 7 y ½ de la mañana hasta las 19, lanzándose 648 bombas con un peso total de explosivo de 7.128 kilos²³.

Los días siguientes no hubo movimientos de tropas, pero los aviones salieron para reconocer cuál era la situación de los tanques que habían quedado abandonados. Se encontraron con que estaban siendo custodiados por el enemigo. La posición recién ocupada, Amvar, permaneció sin recibir fuego.

Del día 22 al 27 hubo temporal y no se pudo operar.



BRISTOL 17 TIPO F-2B "FIGHTER"
Dibujo de Juan Abellán.

El día 29 se reanudó el avance. El momento culminante fue la ocupación de las trincheras previas a Tuguntz. Además de un movimiento de tropas envolvente, se había ordenado un fuego intenso de las baterías y que hubiese permanentemente varios aeroplanos sobre el frente de combate.

Desde esta mañana a las 7, han efectuado vuelos cooperando al combate las tres escuadrillas Havilland y la 1ª Bristol con un total de 18 aviones.[...] el Salamanca nº 2 del capitán Ferreiro y teniente Barrón se ha visto obligado a tomar tierra en la posición de Fontanal por varios impactos enemigos. [...] Total de bombas, 473 con 5203 kilos de trilita y 3800 tiros de ametralladoras²⁴.

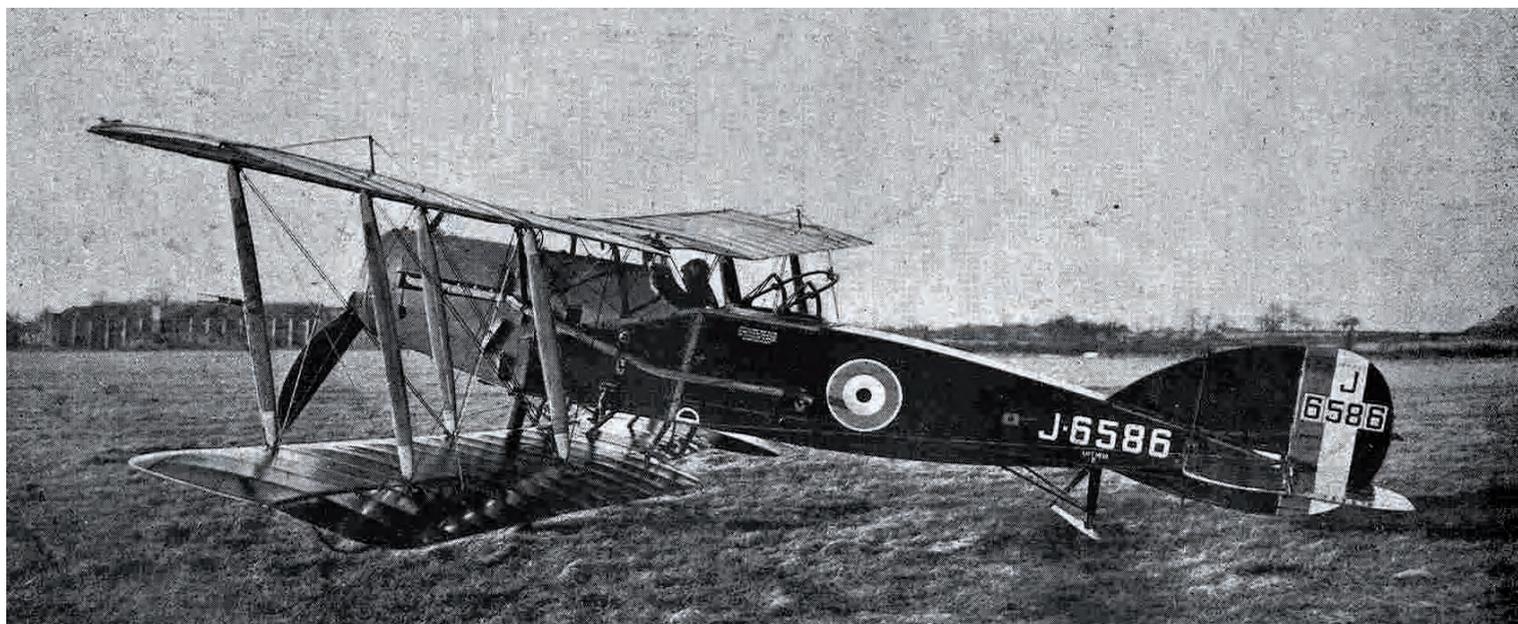
RAS TIKERMIN: UNA LAUREADA FALLIDA

El grupo de escuadrillas se hizo acreedor de la Laureada por su intervención de Ras Tikermin el 22 de di-

ciembre de 1921. Aunque la acción se llevó a cabo dentro del intervalo de tiempo considerado para la concesión de la Medalla Militar a la que nos estamos refiriendo, por la singularidad y especial importancia de aquella actuación, se inició un expediente específico para la Laureada.

El reglamento de la Orden de San Fernando se había modificado en julio de 1920, recogiendo en él, entre otras cosas, las acciones de aviación y aerostación susceptibles de ser recompensadas con tal distinción.

El expediente del grupo Rolls se puso en marcha el 6 de octubre de 1922: se estaba tramitando el expediente de una Laureada para Agustín Hidalgo de Quintana y Ricardo Bellod, que habían resultado heridos en Tikermin²⁵, y, a medida que el instructor recibía testimonios de lo sucedido allí, consideró que *aparecen manifestaciones de repetidos hechos que atribuyen a dicho segundo Grupo de Escuadrillas, méritos bastantes para considerar incluidos en el artículo 79 del re-*



Bristol F-2B comprado para el ejército en octubre de 1921. (La Esfera 29-10-1921).

El Bristol llevaba un motor Hispano Suiza de 300 HP, 8 cilindros en "V" refrigerados por líquido con el que podía alcanzar los 201 km/h. Tenía una envergadura de 11,96 m y una longitud de 7,87 m. Su peso máximo era de 1433 kg.

glamento de dicha orden [...], los realizados por los aviones que integraban dicha unidad²⁶.

La operación tenía como objetivo ocupar la meseta de Tikermín y asegurar su dominio dejando guarniciones en las posiciones de Ras Tikermín, Kalkul y Tensalek²⁷. Mandó la operación el general Sanjurjo, que había estado al frente de las tropas de la Comandancia de Melilla desde el comienzo de la campaña de reconquista del territorio perdido en Annual. La operación significaba volver a repasar el río Kert por primera vez tras el desastre. El ejército se jugaba algo más que el prestigio.

Comenzarían el avance los autos blindados, que saldrían desde el campamento a las siete de la mañana seguidos del resto de las fuerzas. La artillería debía emplazarse enseguida y comenzar un cañoneo preparatorio que permitiese a la vanguardia el paso del río.

La caballería y la infantería cruzarían simultáneamente el río, los primeros por un vado río abajo y la infantería por el puente, tras los blindados. Nada más cruzar tomarían la torreta (ver nota 21) del puente y el borde de la meseta. A continuación pasaría el puente a paso li-

gero el resto de la infantería y se desplegaría en la orilla izquierda.

Sin embargo, la noche anterior, antes de que las columnas se pusiesen en marcha, fuerzas de la policía indígena y un harka amiga que estaban concentradas cerca del objetivo, tomaron la posición de Tikermín. El factor sorpresa jugó a su favor y no tuvieron problemas para hacerse con la posición, pero inmediatamente después fueron cercados por el enemigo.

Todavía no había cruzado el río el grueso de las tropas, así que tuvieron que disponerse a aguantar el acoso enemigo hasta que llegasen los refuerzos. El número de enemigos era netamente superior y la situación en Tikermín se complicó con enorme rapidez. Empezaron a escasear las municiones y no había esperanza de un pronto auxilio.

El aprieto se prolongó durante casi una hora, y difícilmente podían haber aguantado otra hora más -que fue el tiempo que tardó en llegar la vanguardia mandada por Franco- si no hubiesen aparecido a las ocho y veinte en el horizonte varios aeroplanos volando a poca altura y haciendo fuego de ametralladora sobre los asaltantes. Las sucesivas pasadas de los

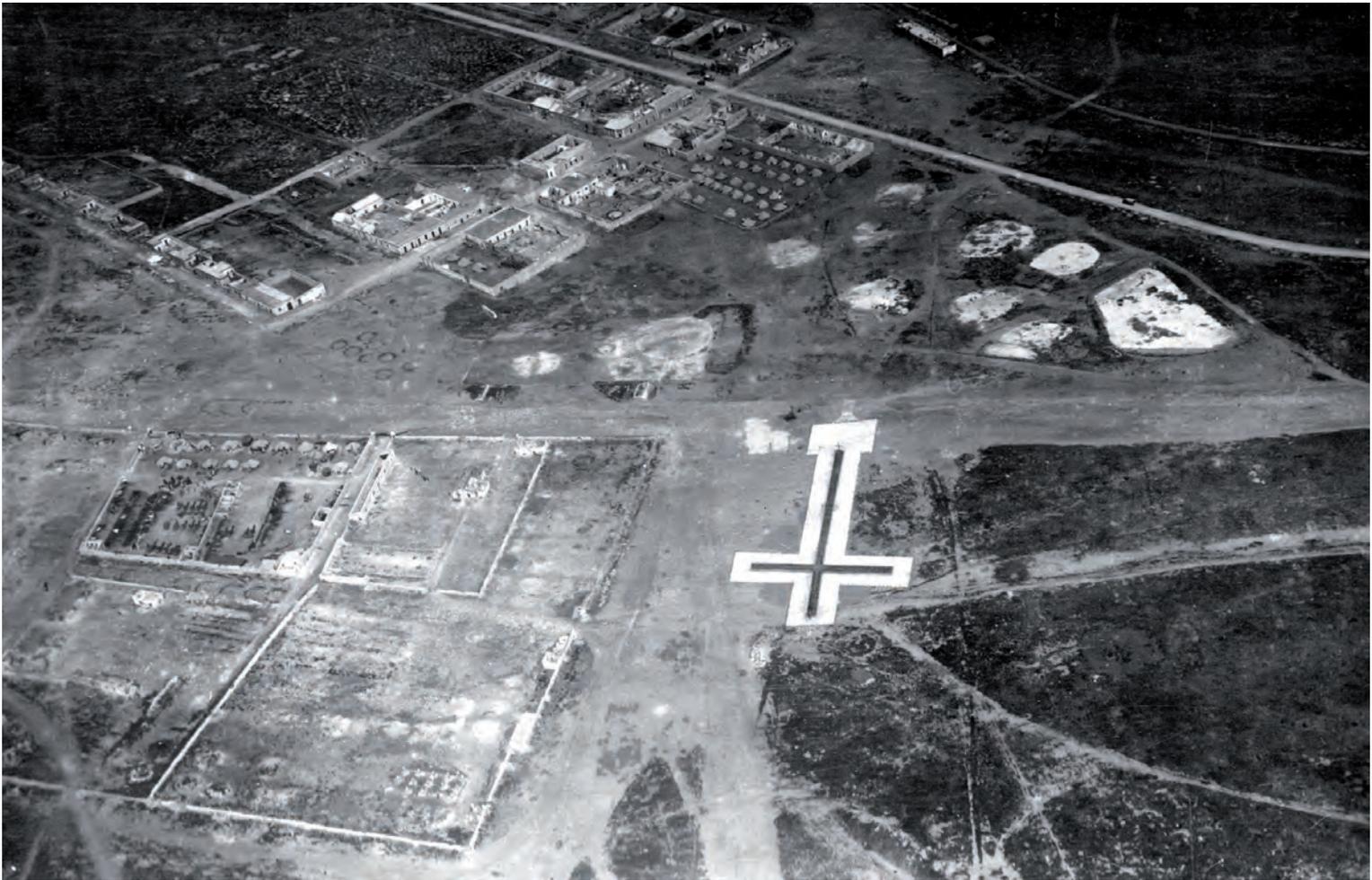
aviones consiguieron mantener a raya a los asaltantes.

El capitán Arredonda (ver nota 22), que mandaba una de las "mías" que habían entrado en Tikermín recordaba que *cuan-do tenía más de la mitad de su fuerza sin municiones y el resto de ellas con muy escasos cartuchos, llegó la escuadrilla de Aviación y dándose cuenta de las críticas circunstancias, al observar la presencia de un numeroso grupo enemigo, emplazado a unos 150 metros de la posición por el declarante ocupada y de otros más numerosos que se colocaron en una trinchera a unos 500 ó 600 metros, arrojó sobre ellos las bombas de que disponían los aparatos y terminadas estas, continuaron en aquel lugar abatiendo al enemigo con fuego de las ametralladoras, llegando para ello a descender a distancias de 200 metros, en cuyo momento el declarante observaba que el enemigo hacía sobre dichos aparatos intenso fuego por descargas, no obstante lo cual, allí continuaron dichos aviadores hasta la llegada de la columna que hizo mejorar la situación²⁸.*

Los primeros aviones en llegar fueron los de la segunda escuadrilla. Enseguida se hicieron cargo de la situación, descen-

Carrillo (de pie, delante del aparato) y Manzaneque (en el puesto de piloto) en el Bristol con el que volaron a Melilla - (SHYCEA).





Monte Arruit – (SHYCEA). Campamento antiguo y el poblado. La posición, donde el general Navarro se resguardó con los 3000 hombres que formaban la columna en retirada, queda fuera de la foto, a la izquierda.

dieron sobre el terreno, lanzaron bombas, hicieron fuego de ametralladora y consiguieron tener detenido el ataque del enemigo hasta las nueve y veinte, momento en que llegó la vanguardia de la columna, la Bandera del Tercio mandada por Franco.

Una vez controlados los alrededores, comenzaron los trabajos de fortificación y abastecimiento de las tres posiciones que habían sido ocupadas.

Mientras tanto, la actividad de los aeroplanos continuaba. 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 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.

El general Sanjurjo, en su declaración para el juicio contradictorio, recordaba: *En los comienzos del combate, y en servicio de exploración, volando muy bajo y en campo enemigo, practicaron amplios reconocimientos, de los que dieron cuenta por medio de partes y croquis trazados a inmediación del cuartel general, los que permitieron conocer el detalle de la situación de las concentraciones y dirigir a ello*

convenientemente el fuego de artillería, así como la acertada distribución de las fuerzas en todo el centro del combate y los puntos en que convenía acumular mayores contingentes por la probabilidad de ataque. Este servicio de exploración en las condiciones expuestas, continuó durante el desarrollo del combate, contribuyendo poderosamente al éxito de la operación en este sentido.

Y ponderaba además el general Sanjurjo: *rasgo de valor digno de todo encomio, tanto por la bravura demostrada por los aviadores volando tan bajo en campo enemigo, y por lo tanto con grandes riesgos de aterrizar en él, como por la exposición en que estuvieron, dado el nutrido fuego que le hizo el enemigo a corta distancia: a parte de su abnegación en aquellos momentos, contribuyeron seguramente a evitar un episodio sangriento o quizás a un momentáneo desplazamiento de fuerzas*⁹⁹.

Una vez terminados los trabajos y guarnecidas las posiciones, comenzó el repliegue.

Era una maniobra delicada, pues eran momentos que aprovechaba el enemigo para lanzar sucesivas oleadas de ataques. Nuevamente, la actuación del grupo Rolls fue decisiva.

Al mismo tiempo que la artillería, la aviación fue batiendo a las fuerzas ene-

migas mientras las propias se iban retirando. Entre cortinas de humo de las explosiones, los aviones entraban y salían casi a ciegas en la zona de combate, descargaban bombas, hacían fuego de ametralladora y volvían a salir; incluso se llegaron hasta el puesto de mando para dejar caer notas que orientasen el fuego de la artillería.

Durante el repliegue fue cuando sufrió sus bajas el grupo Rolls. Tres aparatos fueron derribados por fuego enemigo. El "Murcia 3", pilotado por el capitán Ureta, que llevaba al teniente Arizón como observador, recibió varios impactos en el radiador y en la hélice, y tuvo que tomar tierra en las inmediaciones de Kalkul. Al tomar tierra se rompió, pero los tripulantes no sufrieron consecuencias. El "Salamanca 2", del capitán Ferreiro también recibió varios impactos y tuvo que aterrizar cerca de Kalkul.

El que peor parado salió fue el "H-39", de la primera escuadrilla. Pilotado por el teniente Hidalgo de Quintana, a la altura de Ras Tikermin fue alcanzado por una fuerte descarga. El piloto recibió disparos en el pecho, la pierna y el brazo. Aún así consiguió ir dirigiendo el aparato hacia las líneas propias. Sin embargo la pérdida de sangre fue tan rápida que perdió el conocimiento. Su observador, el teniente Bellod, tomó los mandos y consiguió ha-



Zelúa: Vista de la Alcazaba y del poblado - (SHYCEA).

cerlo aterrizar en una explanada cercana a la carretera de Kandussi a Segangan. El viento le entraba de costado, y el aterrizaje fue abrupto. El "H-39" rompió el tren de aterrizaje y la hélice.

Ras-Tikermin mostró que el papel de la aviación en las operaciones militares podía ser más determinante de lo que había sido hasta entonces. La fiabilidad de los aparatos y la pericia de los pilotos permitía mayor precisión en las acciones de ataque y bombardeo a tierra. Y también el arrojo de los pilotos, que causó la admiración del resto de las fuerzas combatientes.

La bravura de los aviadores, su gran espíritu bien claramente demostrado por los resultados obtenidos en este combate donde tan valiosos servicios prestaron como elementos de exploración y como arma combatiente y por las bajas de aparatos que experimentaron [...] que considera el 2º grupo de escuadrillas de Aviación comprendido en las condiciones a que hace referencia el artículo 75 del reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando³⁰.

LOS PROBLEMAS CON LAS RECOMPENSAS DE AERONÁUTICA

La Medalla Militar fue creada por la Ley de bases para la reorganización del Ejército de 1918³¹, en la que se establecían como recompensas por méritos

de guerra la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, la Medalla Militar y la Cruz Laureada de San Fernando, además del ascenso al empleo inmediato. En esa reorganización se suprimían las recompensas a las acciones distinguidas en la Orden de San Fernando, que eran sustituidas por la Medalla Militar, y se conservaba únicamente la cruz laureada.

En 1920 se publicó un reglamento de recompensas de acuerdo con esas bases, y en 1925, otro nuevo³². Por regla general, para las recompensas colectivas se consideraba que una unidad del Ejército se hacía acreedora de ellas cuando los méritos de guerra eran muy señalados, análogos a los exigidos para las recompensas individuales.

En cuanto al servicio de aviación, desde el comienzo de la guerra de Marruecos, los cometidos de guerra que había ido desarrollando fueron adquiriendo cada vez más trascendencia. Las peculiaridades de su forma de actuación no la hacían equiparable a las otras armas y servicios del Ejército, ni en cuanto a cómo combatían, ni en cuanto a cómo había que recompensar sus actuaciones.

De ahí que en abril de 1921 se le solicitase a la jefatura de aviación un informe de las condiciones que debían cumplir los servicios de aviación para que se les pudiesen conceder las recompensas reguladas un año antes para el resto del ejército: la Cruz roja, la Medalla Militar o el ascenso al empleo inmediato³³.

El informe, emitido a finales de abril, consideraba que el problema estribaba en la particularidad del servicio de aviación. Resultaba complicado ajustar el mérito que podía tener la continuidad en el servicio o la importancia o no de cada vuelo. Había que tener en cuenta, además de la habilidad del piloto, otras circunstancias importantes: el funcionamiento del motor, la situación meteorológica, etc. Por eso, parecía lógico que se valorasen las condiciones en que se efectuaban los vuelos y el número de salidas que se hiciesen. Sin embargo, también estaba claro que los peligros que suponían los vuelos no podían ser factor determinante de la recompensa. También se consideraba que deberían tener más peso en la valoración de méritos, la inteligencia, pericia, habilidad y condiciones de mando del oficial aviador correspondiente. A la vista de todas esas dificultades, se sugería que una comisión redactase un proyecto de reglamento.

La comisión se nombró a finales de agosto y el 20 de diciembre de 1921 (dos días antes de la acción de Ras Tikermin) enviaba el borrador al subsecretario del Ministerio de la Guerra.

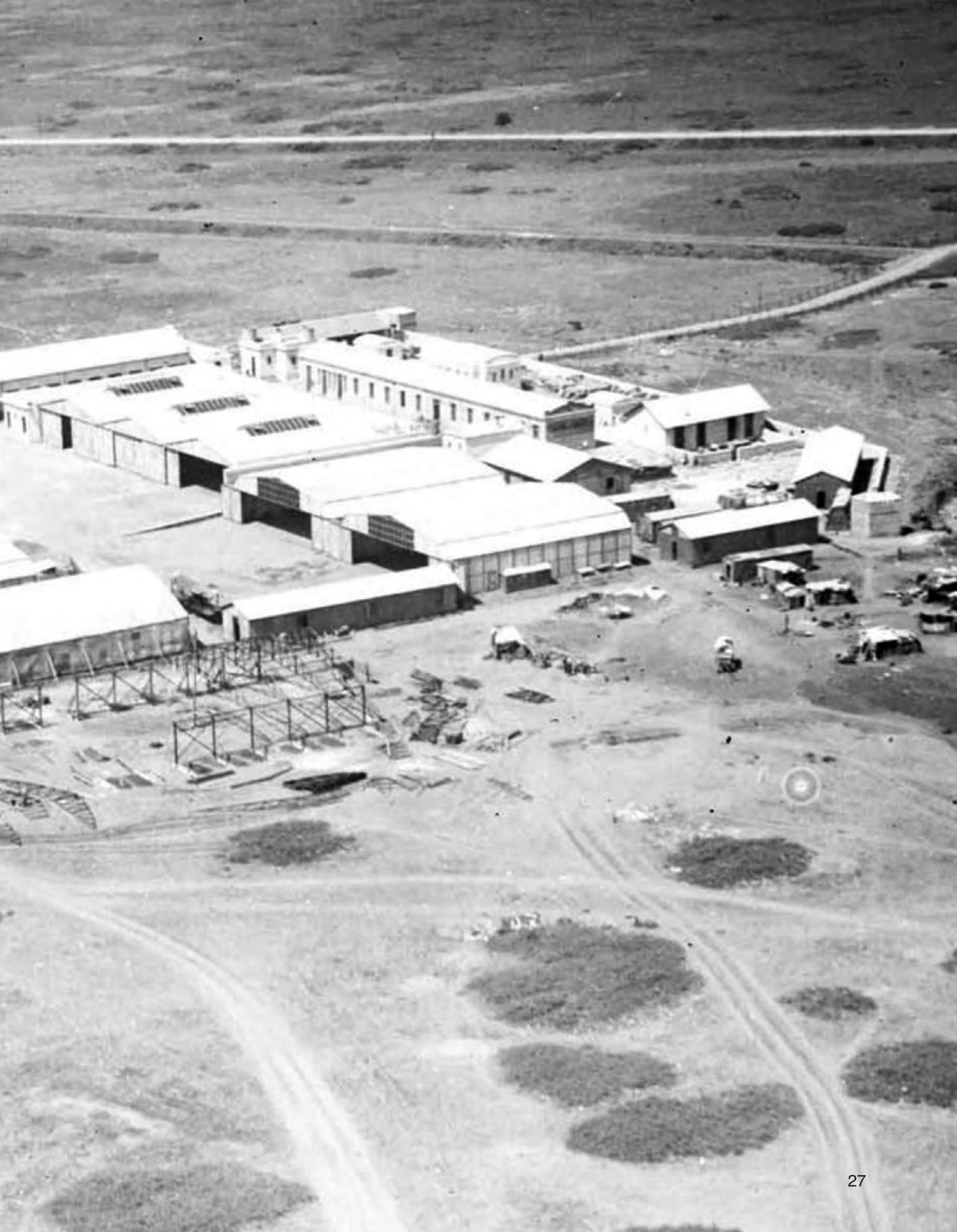
En el borrador se sugerían qué recompensas podían otorgarse y los méritos para obtenerlas tanto en tiempo de paz como de guerra: normalmente dependían de años de servicio como piloto u observador y horas de vuelo tanto en aeroplano, como en globo o dirigible.

Estadillo de pilotos y observadores que operaron en África en el periodo comprendido desde el 29 de junio de 1921 al 20 de septiembre de 1922 para la concesión de la Medalla Militar

Empleos	Nombres	OPERACIONES					Tiempo en África del personal durante ese periodo				OBSERVACIONES
		Zeluán (Aprovisionamiento)	Monte Arruit	Fábrica de Harinas de Nador	Bombardeo nocturno de Zauia de Tiliit	Ingunzt	Desde el día	Hasta el día	Total meses	Días	
Coronel	D. Jorge Soriano Escudero	-	-	-	-	sí	20 oct	29 agost	10	9	
Cap Inf ^º	D. Apolinar S. de Buruaga	sí	sí	-	-	-	2 agost	24 enero			
Cap Art ^º	D. Francisco Mata Manzanedo	-	-	-	sí	sí	11 jun	29 sept	10	14	
Tte Ing ^º	D. Arturo González Gil	sí	sí	-	sí	sí	2 agost	1 agost	12	0	
Tte Inf ^º	D. Ricardo Garrido Vecin	-	-	-	sí	sí	17 mar	29 sept	6	16	
Tte Cab ^º	D. José Alonso Valdés	sí	sí	-	sí	sí	2 agost	25 jun	10	23	
Cap Ing ^º	D. Antonio Gudín Fernández	-	-	-	sí	sí	3 nov	29 sept	10	26	
Tte Inf ^º	D. José Ibarra Montis	-	-	-	sí	-	24 ene	29 sept	8	5	
Tte Ing ^º	D. Enrique Mateo Lafuente	sí	sí	-	-	sí	2 agost	24 jun	10	22	
Cap Inf ^º	D. Joaquín G. González Gallarza	-	-	-	-	sí	3 nov	29 sept	10	26	
Tte Cab ^º	D. Jesús Camacho Jáudenes	sí	sí	-	-	-	2 agost	30 oct			
Tte Cab ^º	D. Agustín Hidalgo Quintanta de Quintana	sí	sí	-	-	-	1 marzo	29 sept	10	00	4 meses en Tetuán
Sargt ^º	D. Candido Carpio Carpio	-	sí	-	-	sí	2 agost	10 sept	13		
Tte Inf ^º	D. Carlos Sartorius Díaz de Mendoza	-	-	-	-	sí	16 agost	20 abril	7	4	
Cap Art ^º	D. José Carrillo Duran Durán	sí	sí	sí	-	sí	29 julio	1 agost	12	2	
Cap Ing ^º	D. Luis Manzanegue Feltrer	sí	sí	sí	-	sí	29 julio	10 jun	10	11	
Crnte EM	D. José Aymat Mareca	sí	sí	-	-	-	29 jun	29 oct	4		
Tte Art ^º	D. Ricardo Bellod Keller	sí	sí	-	-	sí	2 agost	17 julio	11	15	
Cap Ing ^º	D. Rafael Llorente Sola	-	-	-	-	sí	13 oct	29 sept	11	12	
Sargt ^º	D. Anselmo Villimar	-	-	-	-	sí	25 marzo	29 sept	6	24	
Tte Inf ^º	D. José Florencio Parera	-	-	-	-	sí	8 marzo	29 sept	6	7	
Cap Ing ^º	D. Pío Fernández Mulero	-	-	-	-	sí	29 jun	29 sept	15	28	
Tte Inf ^º	D. Pedro García Orcasitas	-	-	-	-	sí	6 nov	29 sept	10	23	
Tte Cab ^º	D. Virgilio Rodríguez Sbarbi	-	-	-	-	sí	18 marzo	29 sept	6	11	
Cap Ing ^º	D. Vicente Roa Miranda	-	-	-	-	sí	8 marzo	16 julio	4	8	
Cap Inf ^º	D. Juan Ortiz Muñoz	-	-	-	-	sí	7 marzo	29 sept	6	22	
Tte Equi	D. Abelardo Moreno Miró	-	-	-	-	sí	22 enero	29 sept	9	21	
Cap Inf ^º	D. Antonio Camacho Benítez	-	-	-	-	sí	22 enero	29 sept	8	21	
Cap Inf ^º	D. Luis Moreno Abella	-	-	-	-	sí	13 oct	29 sept	11	16	
Cap Art ^º	D. José Luis Ureta	-	-	-	-	sí	13 oct	29 sept	11	16	
Cap Inf ^º	D. Antonio Ferreiro	-	-	-	sí	sí	13 oct	29 sept	11	16	
Comte Inf ^º	D. Guillermo Delgado Brackenbury	-	-	-	-	sí	29 oct	30 julio	9	28	
Cap Inf ^º	D. Antonio Rodríguez Caula	-	-	-	-	sí	13 oct	29 sept	11	16	
Cap Jur	D. Felipe Acedo Colunga	-	-	-	-	sí	13 oct	29 sept	11	16	
Suboficial	D. Antonio Rodríguez Lanzas	-	-	-	-	sí	13 oct	29 sept	11	16	
Tte Navio	D. Emilio Cadarso	-	-	-	-	sí	29 jun	9 agost	13	8	Fueron bajas cuando el desastre y les dieron el alta el 13 de octubre de 1921
Cap Ing	D. Luis Montalt Marti	-	-	-	-	sí	29 jun	1 agost	13		
Tte Inf	D. Vicente Barrón Ramos de Sotomayor	-	-	-	sí	sí	29 jun	29 sept	15		
Tte Art	D. Luis Arizón Mejías	-	-	-	-	-	29 jun	agost	12	29	
Tte Inf	D. Luis Ruano Beltrán	-	-	-	-	sí	29 jun	abril	9	-	
Tte Inf	D. Eusebio Paredes Morando	-	-	-	-	sí	13 oct	2 agost	9	11	
Cap Inf	D. Felipe Díaz Sandino	-	-	-	-	-	29 marzo	29 sept	5	29	Operaciones Afsó y Ben-Tieb
Tte Inf	D. José Gamir Ruber	-	-	-	-	-	26 abril	29 sept	5	29	Id Afrau, Sidi Dris, DarHach, Buzia
Tte Art	D. Ramón Merino González	-	-	-	-	-	29 marzo	16 julio	3	17	Id. Ikdi, Pobl Tizzi Yub Abarrán
Cap Cab	D. Roberto White Santiago	-	-	-	-	-	29 marzo	29 julio	4		Id costa Beni Said Tensaman
Cap Inf	D. Ramón Franco Bahamonde	-	-	-	-	-	29 marzo	29 sept	6	3	Id costa Alhucemas, Peñón de Vélez
Tte Inf	D. Alfonso Esteban Azuela	-	-	-	-	-	8 marzo	29 sept	6	21	Id Chemorra, Chaif y Tamasusi
Alf Com	D. Luis Angulo Gimenez	-	-	-	-	-	8 marzo	29 sept	6	21	Id Afsó, Azid de Midar y Azrú
Tte Inf	D. Manuel Ribera Corsini	-	-	-	-	-	23 mayo	29 sept	4	7	Id Uardana y Taurda
Capt Art ^º	D. Antero Montero Medina	-	-	-	-	-	28 nov	6 jul	7	8	Id Tauriat Hamed, Tauriat Harrich
Sargt ^º	D. José Collazo	-	-	-	-	-	29 marzo	29 sept	6		Id Alhucemas y Peñón de Velez
Sargt ^º	D. Emilio Santos	-	-	-	-	-	29 marzo	29 sept	6		Id Afrau y Sidi-Dris
Cap Inf ^º	D. José García Muñoz	-	-	-	-	-	29 marzo	26 sept			Id Ikdi, Tizzi Yub y Abarrán
Tte Cab ^º	D. Alfredo Gutierrez López	-	-	-	-	-	24 abril	29 sept	5	5	Id Azzid de Midar, Tafersit, Harricheu
Cap Inf ^º	D. Carmelo de las Morenas	-	-	-	-	-	24 abril	5 agost	3	11	Id Tizzi Azza y Tafersit (nov del 22)
Cap Art ^º	D. Manuel Pérez Seoane	-	-	-	-	sí	29 marzo	29 sept	6		
Tte Cab ^º	D. Ramón de Ciria López	-	-	-	-	-	26 abril	26 agost	4		Id Morabo del Sebdi, Zoco Telata
Cap Inf ^º	D. Alfonso de Borbón León	-	-	-	-	-	19 abril	29 sept	5	10	Id Zoco Telata, Sidi Mezaud, Benisaid
Cap Ing ^º	D. Mariano Barberán Tros de Ilarduya	-	-	-	-	-	30 mar	29 sept	5	29	Id Quebdani, Chemorra, Zauia al Dalal
Tte Inf ^º	D. José Ximenez Ximénez de Sandoval	-	-	-	-	-	2 abril	29 sept	5	27	Id Afsó, Azib de Midar y Uardana
Tte Inf ^º	D. Emilio Gascón Briega	-	-	-	-	-	2 nov	11 nov			Id Chaif, Afsó, Dar Quebdani y Zauia al Dalal
Tte Inf ^º	¿Emilio Gascón Briega?	-	-	-	-	-	31 mar	29 sept	6	7	
Tte Art ^º	D. José Echeagaray Herrero	-	-	-	-	-	31 mar	29 sept	6		Id Id Id Id Id
Tte inf ^º	D. Agustín Hidalgo de Cisneros	-	-	-	-	-	30 mar	29 sept	6		Id Azib de Midar Id Id
Cabo	D. Vicente Cañete Morales	-	-	-	-	-	25 mar	29 sept	6	5	Id Tamasusit y Chaif
Sargt ^º	D. Victoriano de Grado	-	-	-	-	-	25 mar	29 sept	6	5	Id Chaif y Azib de Midar
Cap Art ^º	D. Joaquín Lóriga Taboada	-	-	-	-	-	17 mayo	29 sept	4	16	Id Ifsen Lassen, Azrú, Azib de Midar
Cap Inf ^º	D. Rafael Gómez Jordana	-	-	-	-	-	11 abril	29 sept	5	10	Id Id Id Id Id
Cap Inf ^º	D. Arsenio Ríos Argüeso ¿Argüeso?	-	-	-	-	-	29 mayo	29 sept	4		Id Id Id Id Id
Cap Inf ^º	D. José García de la Peña	-	-	-	-	-	25 mar	29 sept	6		Id Tahar al Lal, Chemorra
Cap Inf ^º	D. Julio Ríos Argüeso	-	-	-	-	-	10 nov	28 agost	9	7	Id Yazanen, Tifasor, Ras Medua
Tte Inf ^º	D. Andrés Grima Alvarez	-	-	-	-	-	8 mar	29 sept	6	21	Id Dar Quebdani, Tamasusit y Chaif
Srgto	D. Dámaso Alvarez de Pichel	-	-	-	-	-	30 mar	29 sept	5	28	Id Acib de Midar, Izen Lazen, Azrú
Srgto	D. José Salvo Safón	-	-	-	-	-	30 mar	29 sept	5	28	Id de Ben Tieb y Tafersit



*Aeródromo de Nador - Tauima (1921) – (SHYCEA).
Todavía en construcción, se ve la estructura al aire
de uno de los hangares. Los aparatos
que se distinguen son DH4.*



Tiempo de servicio de los pilotos en los Grupos de Melilla en el período entre el 29 de junio de 1921 y el 29 de septiembre de 1922

Empleos	Nombres	Desde el día	Hasta el día	Total	Operaciones a que han asistido
T. Coronel	Don Alfredo Kindelán Duany	27 agosto	29 septiembre	1 mes, 2 días	A la de 29 de agosto, Azrú y bombardeos del cañón de Sidi-Mesaud
Comandante	Don Luis Palanca Martínez- Fortún	1 agosto	29 septiembre	2 meses	Bombardeos sobre poblados del Kebir y Annual en agosto y en septiembre sobre Sidi-Mesaud, Midar de Beni-Bulary del Yuno
Comandante	Don Miguel Ferrandez ¿Ferrández?	6 mayo	29 septiembre	4 meses, 23 días	Coopera en operación de Azib-de-Midar, y Azrú en 26 y 29 agosto y una veintena de bombardeos sobre el enemigo.
Capitán	Don Félix Sedano Arce	13 marzo	abril	1 mes	Operación de Chamorra
Capitán	Don Pedro Fuetes Pérez	11 junio	29 septiembre	3 meses, 18 días	Operación de Azib-de-Midar y una veintena de bombardeos.
Capitán	Don José Maza Saavedra	11 junio	29 septiembre	3 meses, 18 días	Operación de Azib-de-Midar y más de veinte bombardeos
Capitán	Don Carlos Pastor Krauel	2 agosto	29 septiembre	1 mes 27 días	12 bombardeos sobre el enemigo
Capitán	Don Arturo Alvarez Builla	4 agosto	29 septiembre	1 mes, 25 días	Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú y varios bombardeos
Capitán	Don José de la Cuesta	1 agosto	29 septiembre	2 meses	Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú con 10 bombardeos
Capitán	Don Alberto Portilla Hueso	11 junio	29 septiembre	3 meses, 18 días	En 29 de agosto y 17 bombardeos sobre el enemigo
Teniente enemigo	Don José Páramo Godoy	10 marzo	19 julio	4 meses, 9 días	Operación de 29 de marzo sobre Tugunz y 21 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Vicente ¿de? la Lastra	11 junio	29 septiembre	3 meses, 18 días	Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú y 15 bombardeos
Teniente	Don Alfonso Gaona	4 julio	29 septiembre	2 meses, 25 días	Operaciones de Azib-de-Midar y 12 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don José Luis Jácome	1 agosto	29 septiembre	2 meses	Operación del día 26 de agosto, Azib-de-Midar y 1 bombardeo
Teniente	Don Carlos Morenés Carvajal	24 abril	24 junio	2 meses	Operación de Afsó y 2 bombardeos
Teniente	Don Eduardo González Gallarza	11 junio	29 septiembre	3 meses, 18 días	15 bombardeos sobre el enemigo
Alférez	Don Ernesto Navarro	11 junio	29 septiembre	3 meses, 18 días	Operación de Azib-de-Midar y 19 bombardeos sobre el enemigo
Alférez	Don José Hermoso	3 agosto	29 septiembre	1 mes, 26 días	Operación de Azib-de-Midar y 5 bombardeos sobre el enemigo
Alférez	Don Román Ingunza	4 julio	29 septiembre	2 meses, 25 días	Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú y varios bombardeos
Sargento	Francisco de Juan	1 agosto	29 septiembre	2 meses	Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú con más de 15 bombardeos
Sargento	Maximiliano Pardo	1 agosto	29 septiembre	2 meses	Operación de Azib-de-Midar con más de siete bombardeos
Sargento	Enrique García Calvo	1 agosto	29 septiembre	2 meses	Operación de Azib-de-Midar con 5 bombardeos
Capitán	Don Eduardo Azcárraga	5 agosto	29 septiembre	1 mes, 24 días	4 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Bernardo Salgado	5 agosto	29 septiembre	1 mes, 24 días	5 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Rafael Huidobro	5 agosto	29 septiembre	1 mes, 24 días	3 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Antonio Pérez Marín	5 agosto	29 septiembre	1 mes, 24 días	5 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Enrique Montero González	4 septiembre	29 septiembre	25 días	2 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Alejandro Gómez Spencer	6 mayo	16 julio	2 meses, 10 días	13 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don José ¿Rodríguez y? Díaz de Lecea	--	--	Unos días	1 bombardeo sobre el enemigo
Sargento	Julián Miguel Garrido	1 abril	30 julio	4 meses	15 bombardeos sobre el enemigo
Sargento	Francisco Lozano	1 agosto	29 septiembre	2 meses	1 bombardeo sobre el enemigo
Sargento	Luis Hortelano	--	--	Unos días	2 bombardeos sobre el enemigo
Cabo	Vicente Rodríguez Gañan	26 abril	29 septiembre	5 meses, 3 días	7 bombardeos sobre el enemigo
Teniente	Don Manuel Gallego Suarez	22 junio	29 septiembre	3 meses, 7 días	Con más de 10 bombardeos sobre el enemigo en Hidro y aeroplanos de tierra y varios vuelos de enlace con la zona occidental
Teniente	Don José Melendreras	31 agosto	29 septiembre	1 mes	Con dos intentos de bombardeo y dos reconocimientos fotográficos
Soldado	Miguel Kriguin	31 agosto	29 septiembre	1 mes	Un bombardeo sobre el enemigo
No formando plantilla de los grupos de Melilla					
Capitán	Don Joaquín Pérez Seoane	(en comisión)			14 y 18 del mes de marzo, en las operaciones de Ictuhuen y Ambar y Tugunz el 29 de marzo.
Capitán	Don José Martínez de Aragón ¿y Pinillos?				Operación de Azib-de-Midar
Alférez	Don Grato Delgado				1 bombardeo
Teniente	Don Pedro Colomer				1 bombardeo

En cuanto a la Medalla Militar, el borrador proponía que se utilizasen los mismos criterios del reglamento de 1920, aplicándolos a los méritos aeronáuticos.

Nada más entregarse el borrador tuvo lugar la operación de Ras-Tikermin. En ella, la aviación sorprendió a todos por su capacidad combativa. Los mandos del ejército de Marruecos presenciaron aquel día bastantes hechos heroicos, por eso no resultó extraño que un par de meses después, febrero de 1922, se iniciase el expediente para concederles la Laureada a Ricardo Bellod y a Agustín Hidalgo.

Pero además sucedió que, a medida que se elaboraba dicho expediente, surgió la convicción de que había motivos suficientes para darle la Laureada a todo el grupo de escuadrillas. Así, el 6 de octubre de 1922, tres semanas antes de que se publicase la orden por la que se concedía la Medalla Militar al grupo de Escuadrillas de Melilla, se anunciaba la apertura del expediente para la conce-

sión la Laureada al grupo Rolls, pues *aparecen manifestaciones de repetidos hechos que atribuyen a dicho segundo Grupo de Escuadrillas, méritos bastantes para considerar incluidos en el artículo 79 [...] los realizados por los aviones que integraban la mencionada unidad*⁶⁴.

La elaboración de la lista de pilotos y observadores con derecho al uso del distintivo de la Medalla Militar

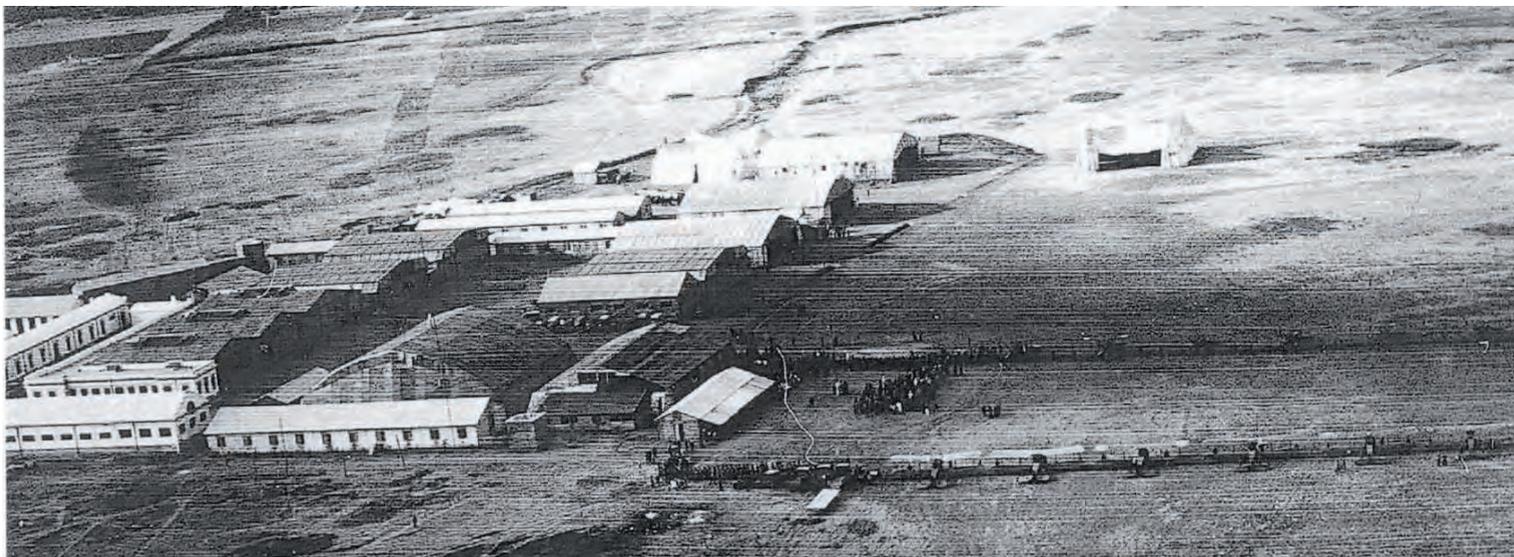
El 3 de noviembre de 1922 salía publicada la orden de concesión de la Medalla Militar al grupo de escuadrillas de Melilla. Quienes hubiesen participado en los servicios tendrían derecho al uso del distintivo de la Medalla Militar —una orla con dos leones, rematada por un castillo y con un cartel en la parte inferior con el lema “al mérito en campaña”, en el antebrazo de la manga izquierda del uniforme— tal como especificaba la Real Orden de 12 de agosto de 1922⁶⁵. Enseguida se le pidió al Jefe de Servicio de

Aviación la relación nominal de los Jefes y Oficiales que habían pertenecido al Grupo Rolls durante las fechas que se citaban en la orden.

Hasta el 14 de marzo de 1923 no se publicó una primera relación de los oficiales a los que se propone para que puedan usar el distintivo de la Medalla Militar⁶⁶, justo dos semanas antes de la



Los aeroplanos de los grupos de escuadrillas de Melilla alineados en Tauima (h.1922) —(SHYCEA). Se distinguen en la foto las escuadrillas de Bristol F-2B, Martinsyde F4, y de Havilland DH-4.



Aerodromo de Tauima en 1923 – (SHYCEA). Se han completado las instalaciones con dos hangares más.

imposición de la corbata de la Medalla Militar a la bandera de aviación en la fiesta aérea de Sevilla.

Tal coincidencia debió generar algún malentendido –sobre quién debía acudir al acto–, pues tuvo que indicársele al jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos que no tenían por qué ser los que aparecían en la relación quienes fuesen al acto de Sevilla.

El 23 de julio de 1923, el general Ardanaz, Comandante General de Melilla, impuso las primeras Medallas Militares que se concedieron a aviadores. Se las impuso a los capitanes Luius Moreno Abella, José Carrillo Durán, Rafael Lorente Sola, Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco, y Mariano Barberán y Tros de Ilarduya.

El 30 de abril, una Real Orden indicaba como criterio general que tendrían derecho a usar el distintivo de la Medalla Militar quienes hubiesen tomado parte efectiva como combatientes en las dos terceras partes de los combates u operaciones³⁷. Pero ese criterio suponía un problema para el servicio de aviación. El 25 de agosto el coronel Jefe de Aviación proponía que se modificase el criterio para fuese más ecuánime para la aviación. Los argumentos que daba se fundamentaban en la índole especial de

los servicios de Aviación que tenían lugar habitualmente en días distintos de las operaciones y combates de las demás tropas, y en que sus misiones de combate iban más allá de las propias líneas, muchas veces internándose profundamente en campo enemigo, añadía que también había que tener en cuenta la labor que realizaban de preparación de la guerra en vuelos de reconocimiento, levantamientos fotográficos, vigilancia del campo enemigo, etc³⁸.

Se aceptó la sugerencia, y en una Real Orden circular de 26 de septiembre de 1923 se decía:

El Rey ha tenido a bien disponer que la real orden circular de 30 de abril último, relativa al uso del distintivo de la Medalla Militar, se considere ampliada para el personal de Aeronáutica en el sentido de que, para ostentarlo, es requisito indispensable que el jefe del servicio considere al agraciado acreedor a ello y además reúna las circunstancias siguientes:

1º Formar parte integrante de la unidad o grupo de unidades a que se conceda la condecoración.

2º Estar presente en ella tres meses por lo menos, cuando el periodo dure más, tomando parte activa en las operaciones, porque la citada condecoración

se otorgue o las dos terceras partes de dicho periodo si fuese menor de tres meses.

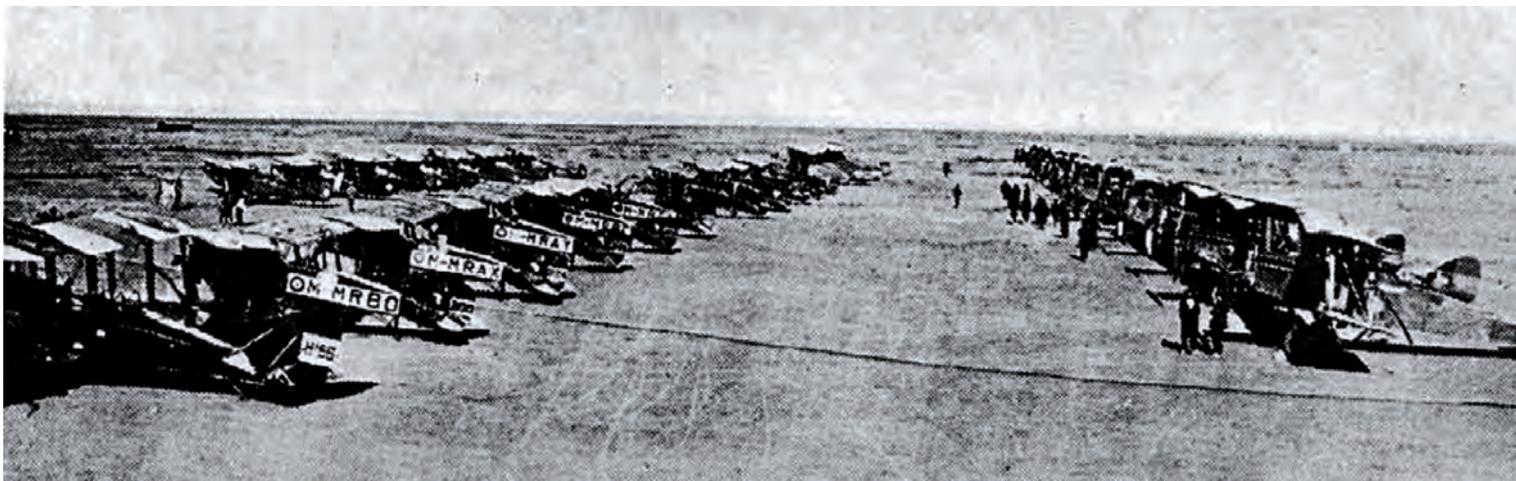
3º Haber realizado veinte horas de vuelo por lo menos en los plazos antes indicados, o, de no alcanzar las veinte horas, haber asistido en vuelo a alguno de los hechos de armas que hayan motivado la concesión de la Medalla Militar; y

4º Si se concediese la condecoración por un solo hecho, haber estado en vuelo tomando parte activa en él³⁹.

Con estos nuevos criterios se elaboró la relación definitiva de los miembros del grupo Rolls con derecho a llevar el emblema de la Medalla Militar. La relación fue publicada en una Orden de la Dirección de Aeronáutica Militar del 22 de octubre de 1923, justo cuando Primo de Rivera decidía someter a revisión todas las Medallas Militares que estuviesen instruyéndose en ese momento⁴⁰.

Hay que tener presente que el desastre de Annual fue el origen de toda una cadena de acontecimientos políticos que marcaron la historia española del siglo XX. El gobierno dimitió en el acto y, desde ese momento, Annual se convirtió en el centro de la vida política española. Alternaron en el poder una serie de gabinetes que basaron su táctica po-





Otra perspectiva de los aviones de los grupos de escuadrillas de Melilla alineados en Tauima (1922) – (SHYCEA).

lítica en la acusación al rival de responsabilidades en la tragedia de Annual (el general Picasso desarrollaba mientras tanto sus tareas de investigación por encargo del ministro de la Guerra), de obstrucción a la investigación de Picasso o de mala gestión de la pacificación de Marruecos y del rescate de los prisioneros tomados en Annual. El punto culminante llegó cuando el pleno de las Cortes debía haber discutido el informe Picasso, en 1923, con la correspon-

diente exigencia de responsabilidades. La discusión no se llevó a cabo porque el general Primo de Rivera dio un golpe de estado el 13 de septiembre de ese año y se hizo con el poder. Alfonso XIII no desautorizó al general y así ligó su destino al de Primo de Rivera. Cuando, seis años más tarde, el general perdió apoyos y se derrumbó su dictadura, arrastró con él al Monarca. Lo que vino después, República y Guerra Civil, es de sobra conocido.

La Laureada embarranca

En julio de 1923, dos meses después de la propuesta del Comandante General de Melilla de que se incoase el expediente para la Laureada del grupo de escuadrillas, llegó la resolución del expediente de 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 se volvía al aeródromo y que, por otra



El grupo Rolls en Noviembre de 1921 (Enciclopedia de la Aviación Militar...). Cuando la 3ª Escuadrilla de DH.4 llegó a Melilla el 3 de Noviembre de 1921, el 2º Grupo de Marruecos, o Grupo Rolls, quedó completo. De pie, de izquierda a derecha: Quintana (Piloto-1ª Escuadrilla), Sargento Carpio (P-1), Ríos Argüeso (Plana Mayor del Grupo), González Gil (Observador-1), Berenguer (Plana Mayor del Grupo), Coronel Soriano (Jefe de las Fuerzas Aéreas destacadas en Marruecos), J. González Gallarza (P-Jefe de la 3ª Escuadrilla), L. Moreno Abella (P-Jefe de la 2ª Escuadrilla), Pío Fernández Mulero (P-3), Sáez de Buruaga (P-Jefe de la 1ª Escuadrilla), Rodríguez Caula (P-2), Carrillo (Observador-1) y Manzanegue (P-1). Sentados de izquierda a derecha: Cadarso (Oficial de la Armada; O-2), Vicente Barrón (O-2), García Orcasitas (P-3), Mata (O-3), Gudín (P-3), Ferreiro (P-2), Arizón (O-2), Sargento Gutierrez Lanzas (P-2), Bellod (O-1), Montero (O-3). Faltarían en la fotografía (o no son identificados en ella) para completar el Grupo: G. Delgado Brackenburg (Jefe del Grupo), Mateo (P-1), Acedo (P-2), Ureta (P-2), Ruano (O-3), Montalt (O-3) y Paredes (O-3).

parte, la actuación no habría sido de “suma importancia para el éxito de la campaña”⁴¹. Además, el fiscal añadía una serie de consideraciones que, llegado el momento, también podrían aplicarse al expediente del grupo Rolls. Las consideraciones del fiscal eran las siguientes: *no es inoportuno llamar la atención en este momento por desprenderse del expediente sobre el constante prurito de la mayoría de nuestros oficiales de supeditar siempre el verdadero cumplimiento del deber a una efímera satisfacción; pues conociendo las alturas eficaces del vuelo para el bombardeo y la observación no se resignan a llevar su cometido si este aunque heroico es obscuro y entablan pugilatos acerca de quien tiene corazón para bajar más poniéndose al alcance de las armas enemigas ocasionando pérdidas materiales por las averías en los aparatos; la de la propia vida que deben a su patria con más fruto; y la moral que representa que el contrario se percate de que con sus elementos propios puede contrarrestar la acción de esos aparatos de guerra derribándolos e inutilizándolos*⁴².

Los criterios restrictivos que aplicó Primo de Rivera a la concesión de recompensas tuvieron su peso en la ralentización de los expedientes que ya estaban en marcha, y, aunque la Laureada seguía cauces distintos a los del resto de las recompensas, quizá se vio también afectada. Esos cambios de criterio se vieron confirmados en abril de 1925 con la publicación de un nuevo reglamento de recompensas en tiempo de guerra⁴³.

En medio de estos cambios, no es extraño que también resultase tocado el expediente para la Laureada de las escuadrillas, entre otras cosas porque en diciembre de ese año, 1925, también era modificado el reglamento de la Orden de San Fernando⁴⁴.

En el artículo 50 del nuevo reglamento se especificaban los méritos por los que se podía aspirar a esa recompensa en aviación: *resultar herido de gravedad en un reconocimiento en terreno enemigo, batirse contra fuerzas aéreas superiores, anular baterías antiaéreas o derribar globos enemigos cuando sus actuaciones estuviesen siendo notablemente perniciosas para las fuerzas amigas o combatir contra considerables fuerzas terrestres de todas las armas a distancia eficaz de tiro de fusil, deteniendo su avance o rechazándoles siempre que exista superioridad del fuego enemigo sobre él de los aeroplanos, perdiendo un tercio de estos si es una escuadrilla o sufriendo averías graves si es un solo aparato*. Es decir, la actuación del grupo Rolls en Ras Tikermin seguía encajando salvo por que no se había perdido un tercio de los aparatos,



Distintivo de la Medalla Militar - (Colección Carlos Bourdon). De acuerdo con la Real Orden circular de 12 agosto de 1922, el distintivo se ostentaba en la bocamanga izquierda e iba compuesto por la orla que formaba parte de la Medalla Militar (una corona de laurel y roble, con la que alternan dos leones y un castillo y, en la parte inferior, una cartela con el lema: “al mérito en campaña”), y llevaba en el centro el emblema del cuerpo o unidad que la había ganado.



Luis Manzanque Feltrer - (SHYCEA). En el empleo de comandante.

aspecto en el que se insistía en el artículo 68: *Cuando un Cuerpo, unidad orgánica, buque o escuadrilla de aeronáutica pierda en acción de guerra un tercio de su fuerza entre muertos y heridos, acreditando extraordinario valor y disciplina, podrá, previa la formación del correspondiente juicio contradictorio, ingresar en la Real y Militar Orden de San Fernando, obteniendo tan alta distinción como recompensa colectiva*.

Quizá fueron éstas las razones, o quizá fueron las que se arguyeron en su día para denegarles la Laureada a Bellod e Hidalgo de Quintana; no lo sabemos pues no hemos podido localizar la resolución del expediente. También pudo suceder que el expediente quedase emba-

rancado en algún despacho sin que se llegase a tomar alguna decisión sobre él y que allí —donde habita el olvido—, encontrase su tumba.

Además, hay que anotar que en abril de 1926 se creaba la Medalla Aérea⁴⁵, que vendría a sustituir, para los aviadores, a la Medalla Militar, pues para su concesión habrían de cumplirse similares requisitos, y que debía premiar *hechos y servicios notorios y distinguidos realizados por fuerzas aéreas de mar y tierra en el elemento en que dichas fuerzas tienen sus esfera de acción*.

No es de extrañar, pues ya hemos señalado la cascada de decretos y reglamentos que se sucedió en aquellos años y de la que también llegó a ser víctima el célebre regimiento de Alcántara, al que se ha concedido la Laureada en junio de 2012, casi un siglo después de su heroico comportamiento en los días de la retirada de Annual⁴⁶.

La relación de miembros del grupo Rolls

Merece la pena conocer los nombres de quienes participaron en aquellas acciones. Aparte de los jefes que tuvo el grupo Rolls: Guillermo Delgado Brackenbury, Joaquín González Gallarza, Luis Palanca Martínez Fortún (que falleció en accidente cuando se trasladaba a Sevilla, en abril de 1923, a la imposición de la Medalla Militar) y José Carrillo Durán, en la lista figuran nombres muy importantes de la aviación militar española. Algunos de ellos acometieron más adelante empresas y hazañas que les hicieron acreedores de otras valiosas condecoraciones, a veces por méritos de menor enjundia que los constatados en el grupo Rolls. Y también están en la lista, nombres propios de la aeronáutica española: Apolinar Saenz de Buruaga, Arturo González Gil, Joaquín González Gallarza, José Carrillo Durán, Luis Manzanque Feltrer, José Aymat Mareca, Rafael Llorente Sola, Pío Fernández Mulero, Vicente Roa Miranda, Juan Ortiz Muñoz, Abelardo Moreno Miró, Antonio Camacho Benítez, Luis Moreno Abella, Felipe Acedo Colunga, Vicente Barrón Ramos de Sotomayor, Felipe Díaz Sandino, Ramón Merino González, Roberto White Santiago, Ramón Franco Bahamonde, Carmelo de Las Morenas, Mariano Barberán, Emilio Cascón Briega, Joaquín Lóriga... y tantos otros cuyos principales rasgos biográficos son conocidos. De ahí que parezca más conveniente recoger algunas pinceladas de la hoja de servicios de los miembros del grupo Rolls, que hubiesen participado en varias de las acciones más señaladas por las que el grupo recibió la Medalla Militar.

LUIS MANZANEQUE FELTRER

Llegó pilotando el primer avión que pudo operar en Melilla tras el desastre de Annual⁴⁷. El 29 de julio de 1921 aterrizaba en un "Bristol" —con Carrillo como observador— en la hípica de Melilla. Ese mismo día hizo dos servicios en busca de la columna del general Navarro.

Capitán de Ingenieros, era piloto desde 1917 y llevaba destinado en Marruecos año y medio, primero en la escuadrilla de Zeluán y después en Tetuán. Siguió en el grupo Rolls hasta el verano de 1922, en que hizo el curso de hidros en los Alcázares. A continuación fue destinado como jefe del aeródromo de Granada, en donde permaneció hasta 1928. Había ascendido a comandante por méritos de guerra en 1925, pero renunció como era costumbre entre los oficiales de ingenieros.

Un año más tarde le correspondería el ascenso por antigüedad.

De finales de 1928 a diciembre de 1931 estuvo destinado en Servicios Técnicos en Cuatro Vientos. A partir de 1932 y hasta la guerra civil, pasó al Estado Mayor Central del Ejército.

Al estallar la guerra civil estaba en Madrid; fue detenido e ingresó en la cárcel el 8 de agosto. Pasó por varias cárceles de Madrid y Valencia y finalmente fue canjeado en octubre de 1937 junto a un grupo de pilotos. Se incorporó al ejército nacional y fue destinado primero a la Jefatura del Aire y más adelante se le dio el mando de la 5ª escuadra de bombardeo G-21. Ese año ascendió a teniente coronel.

Al terminar la guerra continuó en el Ejército del Aire hasta su retiro.

JOSÉ MARÍA IBARRA MONTIS

Fue destinado al grupo Rolls en enero de 1922.

Procedente del arma de Infantería, había obtenido el título de piloto en 1921.

En septiembre de 1925 —ya capitán— participó en las operaciones de apoyo del desembarco de Alhucemas con un Potez 15 del grupo 3º. A comienzos de 1926 hizo el curso de hidros en Los Alcázares y fue destinado de nuevo a Melilla a la base de hidros de El Atalayan.

Al comienzo de la guerra civil fue apresado y conducido a prisión. Fue puesto en libertad en verano de 1937, y se pasó a la zona nacional.

Se incorporó a la aviación nacional; pasó por el Grupo de Caza legionaria, nº 16 "La Cucaracha", para hacerse después cargo del mando del 3-G-3 grupo de Fiat CR-32.

Con la guerra en su recta final, recibió el mando del 8.G-27 de Dornier Do-17.

Falleció en un accidente recién acabada la guerra, el 4 de abril de 1939, cuando trasladaba de aeródromo tres Do-17. En una jornada de especial mal tiempo, su avión y los otros dos que formaban la patrulla se estrellaron en Alcolea del Pinar (Guadalajara).

RICARDO BELLOD KELLER

Participó como observador en las principales acciones del grupo Rolls. Llevaba en Marruecos, en la escuadrilla de Larache, desde enero de 1921. El 2 de agosto llegó a Melilla con la escuadrilla expedicionaria mandada por Saenz de Buruaga.

Intervino de forma destacada en la acción de Ras-Tikermin (22-12-1921), 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 se le propuso para la Laureada, pero no prosperó pues se consideró que el piloto fue herido después de realizada su misión, cuando se volvía al aeródromo y que, por otra parte la actuación no habría sido de *suma importancia para el éxito de la campaña*⁴⁹.

A mediados de 1922 volvió a la península para hacer el curso de piloto, volviendo al grupo de escuadrillas de Melilla en 1923, primero a la 2ª escuadrilla Havilland y después a la de caza Martinsyde.

En marzo de 1927 fue ascendido a jefe de grupo. Estuvo unos meses como jefe de 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, tuvo una avería de motor y al tomar tierra en el primer si-



Portada de la Vanguardia (9/04/1939) informando de la muerte de García Morato e Ibarra Montis.



Ricardo Bellod Keller - (SHYCEA).

tio que pudo, chocó contra un muro y se incendió el avión.

AGUSTÍN HIDALGO DE QUINTANA

Estuvo a punto de no poder participar en la acción de Ras Tikermin (22-12-1921) por la que se le abrió expediente para la Laureada, por haberse ganado un arresto de quince días a finales de noviembre⁴⁹.

Era piloto desde comienzos de 1920 y llevaba en Marruecos desde poco después de haber obtenido el título, primero en Ceuta y después en Larache. Desde Larache voló el 2 de agosto de 1921 hasta Melilla con la escuadrilla expedicionaria.

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 Hidalgo de Quintana, 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.

JOSÉ ALONSO VALDÉS

Procedente de Caballería, fue admitido en el curso de pilotos de 1920. Como no consiguió aprobar, hizo el curso de observador. En abril de 1921 fue destinado a la escuadrilla de Tetuán y de allí voló hasta Melilla el 2 de agosto.

Estuvo en el grupo Rolls hasta el 23 de junio de 1922. De allí marchó destinado a Getafe, donde murió el 16 de octubre víctima de un choque entre su aeroplano y otro.

RICARDO GARRIDO VECIN

Aparte de como combatiente, destacó en el servicio de aviación como profesor de vuelo: soltó a más de 100 pilotos entre 1923 y 1936 a lo largo de los diversos periodos en los que ejerció como instructor.

Obtuvo el título de piloto en 1921 y se incorporó al grupo Rolls el 23 de marzo de 1922, en donde permaneció hasta marzo de 1924 en que fue destinado como profesor de vuelo a Cuatro Vientos.

Regresó a Marruecos para participar con uno de los grupos expedicionarios en el desembarco de Alhucemas, después volvió a la península para seguir como profesor de pilotos en Guadalajara, Alcalá y Cuatro Vientos hasta 1930.

En 1931 estaba de nuevo en Marruecos, primero como jefe de grupo y del aeródromo de Larache y desde 1932 hasta marzo de 1935 como jefe de grupo y de la base de hidros del Atalayón en Melilla.

En 1935 volvió a la península. Primero destinado a Cuatro Vientos, como jefe de la segunda Escuadrilla y después a Alcalá, como profesor de vuelos nocturnos y polimotores.

Al estallar la guerra civil fue detenido y encarcelado. Pasó por cárceles de Madrid, Valencia, Barcelona y Gerona y no fue liberado hasta febrero del 39, cuando cayó Cataluña.

Sin embargo, una vez acabada la guerra, no solamente no pudo reingresar en el Ejército del Aire, sino que fue sometido a consejo de guerra y separado del Ejército sobre la acusación de que podía haber aprovechado los escasos meses de que disfrutó de libertad para escapar y cambiar de bando. Aun así pudo entrar a trabajar como piloto de Iberia.



Curso de vuelo sin visibilidad de oficiales pilotos (años 30) - (SHYCEA). Aparecen en la foto Emilio Muñoz Jiménez, Carlos Azcárraga, Carlos Haya y Antonio Ferreiro Navarro, que luce en su bocamanga izquierda el distintivo de la Medalla Militar conseguido con el grupo Rolls.

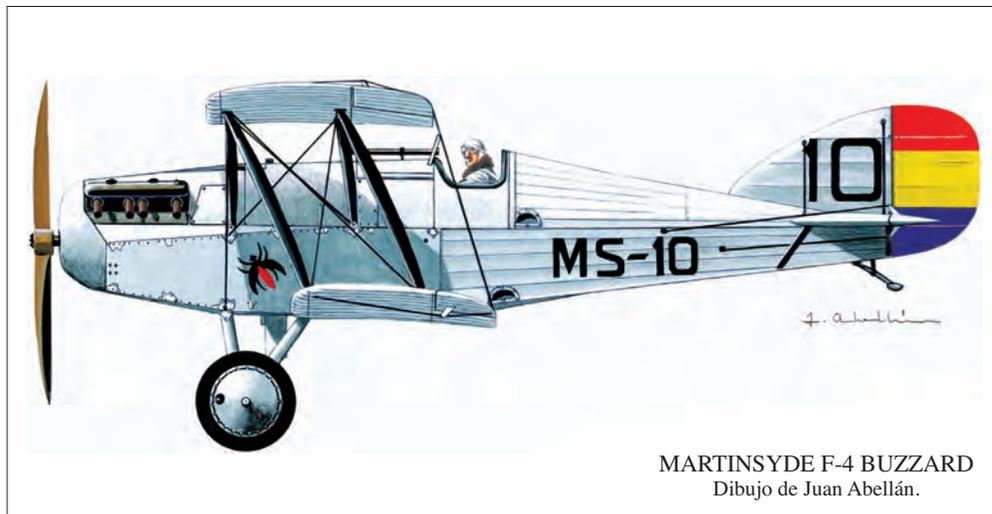
FRANCISCO MATA MANZANEDO

Procedente del arma de Artillería, obtuvo el título de observador en diciembre de 1919, y el de piloto en 1921. Estuvo en el grupo Rolls desde noviembre de este último año hasta mayo de 1923. Se incorporó después durante unos meses a los talleres de Cuatro Vientos y pasó a continuación a León, primero como jefe de talleres y después como jefe de la base.

En enero de 1926 fue destinado a Tetuán en donde pasaría casi dos años desempeñando sucesivamente los cargos de jefe de talleres, jefe de aeródromo y jefe de escuadrilla.

A finales de 1927 volvió a la península para incorporarse al servicio de inspección de material en Cuatro Vientos. Estuvo en los servicios de material hasta 1934, en que fue admitido para el ingreso en la Escuela Superior de Guerra.

Al estallar la guerra civil estaba haciendo prácticas de la Escuela Superior de Guerra en San Sebastián; colaboró con el intento de alzamiento de la ciudad, pero al fracasar fue detenido y encarcelado, primero en San Sebastián y después en Bilbao. Alcanzó la libertad cuando fue tomada esta última ciudad en junio de 1937. Superó con éxito el expediente de depuración y pasó a desempeñar diversos destinos en varios Estados Mayores: de junio de 1937 a agosto de 1938 en el



MARTINSYDE F-4 BUZZARD
Dibujo de Juan Abellán.

puesto de mando del General del Aire como jefe de la Sección de Información y Operaciones. Y de agosto del 38 hasta el final de la guerra fue el jefe de Estado Mayor de la 2ª Brigada del Aire.

Al acabar la guerra pasó a dar clases de Aeronáutica en los cursos de Estado Mayor.

ANTONIO FERREIRO NAVARRO

Su carrera militar aparece jalonada por varias bajas del servicio de aviación y reingresos en Infantería, el arma de la que procedía.

Hizo el curso de piloto en 1920 siendo capitán; al terminar fue destinado a Cuatro Vientos, donde permaneció hasta el

13 de octubre de 1921, en que voló con la escuadrilla de Moreno Abella hasta Melilla.

Estuvo en el grupo Rolls hasta enero de 1923 en que fue destinado a Getafe. Allí permaneció hasta agosto de 1925 en que pidió la baja en aviación.

Volvió a Infantería y se le destinó al grupo de Regulares de Melilla al mando del 1er tabor. A lo largo de los meses siguientes participó en sucesivas operaciones y, en agosto de 1926, reingresó en aviación y fue destinado a la plana mayor de la escuadra de Marruecos. Un año después se incorporaba al aeródromo de León donde permaneció hasta 1930 en que fue destinado a Granada.



Su conducta dentro y fuera del cuartel provocó que sufriese algún proceso judicial a comienzos de los años 30. Aunque quedaron en nada, le crearon mala fama y en 1935 volvía a causar baja en aviación.

Al comenzar la guerra fue encarcelado en Madrid, y en la cárcel pasó toda la guerra. Al acabar reingresó en el Ejército del Aire, pero el recuerdo de su conflictivo pasado hizo que acabase perdiendo la carrera.

AGRADECIMIENTOS

Quiero anotar la ayuda que Antonio Prieto Barrio me ha prestado para la elaboración de este artículo desde que recurrí a él para resolver algunas dudas sobre las recompensas de las que aquí se habla.

Sus comentarios y puntos de vista sobre el borrador que le envié, y las gestiones que ha realizado para precisar algún dato y conseguir alguna de las imágenes que acompañan al texto, son parte del mérito que pueda tener este artículo, y desde aquí se lo agradezco.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivos consultados:

- Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA - SHYCEA)
- Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM) Sección África.

Periódicos y revistas:

- Gaceta de Madrid
- Diario Oficial del Ministerio de la Guerra (D.O.)
- El Debate
- La Vanguardia
- Aeroplano

Bibliografía seleccionada

- Historia de la aviación española. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Madrid. 1988.
- ABELLÁN GARCÍA-MUÑOZ, Juan: *Aviones de la Aviación militar Española en la Guerra de Marruecos (1913-1928)*. Madrid. 2005.
- ACEDO COLUNGA, Felipe: *El alma de la aviación española*. Madrid, 1928.
- BELLIDO ANDRÉU, Antonio: *El "Alcántara" en la retirada de Annual*. La Laureada debida. Madrid, 2006.
- HERNANDEZ DE HERRERA, Carlos, GARCÍA FIGUERAS, Tomás: *Acción de España en Marruecos: 1492-1927*. Madrid, 1929.
- PRIETO, Indalecio. *Convulsiones de España*. México, 1967.
- VV.AA: *Enciclopedia de la Aviación Militar Española*. Vol. 1. Madrid, 2001.

- ¹PRIETO, I. 1967. p. 21. Indalecio Prieto acompañaba como periodista a la columna que entró en Zeluán.
- ²IHCM. África. Leg. 265. Telegrama oficial cifrado del Alto Comisario a Comandante Gral de Melilla. 14-12-1921.
- ³IHCM. África. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921
- ⁴El Comandante Jefe Aymat ponderaba con satisfacción lo realizado esos dos meses al comunicar al Comandante General de Melilla que ha llegado la escuadrilla mandada por Moreno Abella: "[...] *Estas cifras, tan frías como elocuentes, miden el esfuerzo realizado obscuramente, en difíciles condiciones recibiendo muchas veces los impactos del fuego enemigo, digna continuación de la labor que hizo abasteciendo Monte Arruit*". IHCM. África. Leg. 266.
- ⁵AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ⁶IHCM. África. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921
- ⁷Los principales datos sobre el modelo están sacados de WARLETA CARRILLO, José. "El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier", en *Aeroplano* núm. 5. Madrid, 1987
- ⁸IHCM. África. Leg. 3. Carp. 9.
- ⁹D.O. 1922, nº 248
- ¹⁰*El Debate*, 8/11/1921. Entrevista a Manzaneque realizada por Alejandro Pérez Lugin.
- ¹¹IHCM. África. Leg. 265. Aviación. Diario de operaciones, 1921. El día 6 de agosto se recoge lo siguiente: "Ocho vuelos: seis de aprovisionamiento a Monte Arruit, cuatro de ellos por los pilotos capitanes *Buruaga, Manzaneque y Tenientes Mate y Hidalgo* llevando como observadores al General Sanjurjo y tenientes....".
- ¹²IHyCM. África. Leg. 266. *Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.*
- ¹³*El Debate*, 8/11/1921. Entrevista a Manzaneque...
- ¹⁴HERNANDEZ, C, 1929. p 412
- ¹⁵AHEA. 1221/2. Leg 30. *Diario de operaciones de Larache. Abril de 1922.*
- ¹⁶AHEA. 1221/2. Leg. 34. Telegramas 9.V.1922
- ¹⁷AHEA. *Documentación de las Escuadrillas de Marruecos*. Exp. A-5.
- ¹⁸AHEA. A1391. *Recompensas 1922-23.*
- ¹⁹AHEA. Sign 1221/2. Leg 30. *Diario de operaciones de Larache. Mayo de 1922.*
- ²⁰ACEDO, F, 1928. pp 38-39.
- ²¹IHyCM. África. Leg 316, carp 7.
- ²²El 2 de noviembre de 1922 se hicieron varios vuelos nocturnos. Esta vez en la zona de Melilla. Se habían librado intensos combates para ocupar la posición de Tizzi Assa y la cantidad de heridos graves que había, junto con la distancia hasta Melilla, hacían casi imposible su traslado a la plaza. Como se habían trasladado a Drius algunos aeroplanos del grupo Rolls para que cooperasen con las operaciones de aquellos días, se optó por ir a buscar en avión el equipo médico y el material quirúrgico necesarios. Cfr. *Nuevo Mundo*, 17/11/1922. Cfr tb. IHyCM. África.. Leg 295. 1922. Aviación; reconocimientos... *Reconocimiento y bombardeo del día 2 de noviembre de 1922.*
- ²³AGM. África. Leg 295. Carp 1.
- ²⁴AGM. África. Leg 295. Carp 1.
- ²⁵AHEA. Sign 1221/2. Leg 34. Copia de la Orden General de la Comandancia de Larache (11.X.1922) La orden para que se iniciase el expediente para la concesión de la Laureada era del 16 de febrero de 1922.
- ²⁶AHEA. A1391. *Recompensas 1922-23*. Copia de la Orden General de la Comandancia de Melilla.
- ²⁷La operación de Ras Tikermin ya ha sido analizada en AEROPLANO 2007, nº 25: GUDIN, E.: *El nacimiento...*
- ²⁸Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del capitán Arredonda.
- ²⁹Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.
- ³⁰Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.
- ³¹*Gaceta de Madrid* 1918, nº 181. Bases para la reorganización del Ejército.
- ³²*Gaceta de Madrid* 1920, nº 74; en 1925 se dieron nuevas bases para la concesión de recompensas en tiempo de guerra *Gaceta de Madrid* 1925, nº 76.
- ³³AHEA. A1391. *Recompensas 1922-23.*
- ³⁴Alta Comisaría de España en Marruecos. *Orden General del 6 de octubre de 1922.*
- ³⁵D.O. 1922, nº 180. *Real Orden de 12 de agosto de 1922.*
- ³⁶Orden de la Jefatura de Aviación. 14/03/1923.
- ³⁷D.O. 1923, nº 96.
- ³⁸AHEA. A 1391.
- ³⁹D.O. 1923, nº 215.
- ⁴⁰D.O. 1923, nº 235. Real Decreto de 20/10/1923. ...se hará con gran urgencia una revisión de todas las informaciones instruidas para la concesión de aquellas Medallas Militares que hayan sido precedidas de tal requisito, procediéndose, además, a instruir las correspondientes a las concedidas sin previa comprobación de méritos.
- A medida que el referido General vaya terminando tal revisión o las informaciones que se indican, elevará sus informes al General en Jefe, quien ajustándose al espíritu estrecho del Reglamento de recompensas y que inspira este real decreto, propondrá al Gobierno qué Medallas Militares deben confirmarse y cuales otras anularse.*
- ⁴¹AHEA. P 235. *Expediente de Agustín Hidalgo de Quintana*. Esos son los principales argumentos que da el fiscal y que hace suyos el Consejo Supremo de Marina y Guerra.
- ⁴²AHEA. P 235. Conclusiones del fiscal.
- ⁴³*Gaceta de Madrid* 1925, nº 102.
- ⁴⁴*Gaceta de Madrid* 1925, nº 336.
- ⁴⁵*Gaceta de Madrid* 1926, nº 100. El reglamento apareció en la Gaceta de Madrid, 1926, nº 105. Resulta muy interesante para conocer todos los extremos de ese caso BELLIDO, A. 2006.
- ⁴⁶BOE 02/06/2012. Real Decreto 905/2012, de 1 de junio, por el que se concede la Cruz Laureada de San Fernando, como Laureada Colectiva, al Regimiento de «Cazadores de Alcántara, 14 de Caballería». Para conocer con más profundidad los extremos de ese caso BELLIDO, A. 2006.
- ⁴⁷Ese mismo día llegó también un DH4 pilotado por Moreno Abella, pero sufrió daños al aterrizar y no pudo ser utilizado en esos primeros momentos.
- ⁴⁸AHEA. P 235. Esos son los principales argumentos que da el fiscal y que hace suyos el Consejo Supremo de Marina y Guerra.
- ⁴⁹HEA. P 235. El motivo del arresto fue una contestación "irrespetuosa e insultante al capitán jefe accidental de grupo, Don Joaquín González Gallarza".