

Los aviones de Abd-el-Krim

JULIAN OLLER

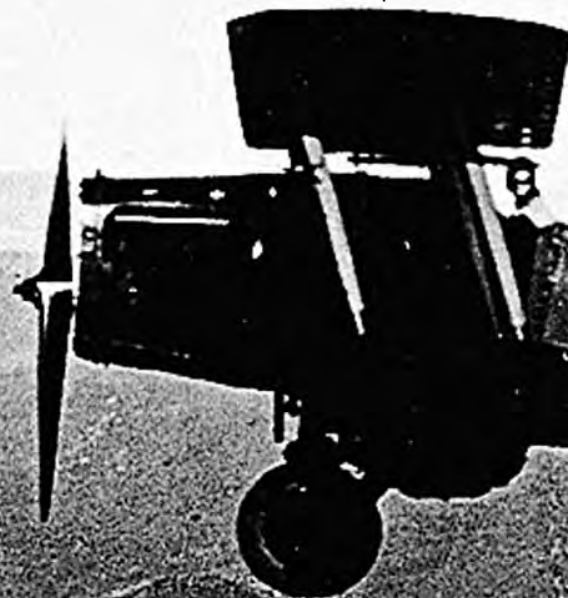
Desde que, en octubre de 1921, se iniciaron por parte del Ejército Español las operaciones tendentes a recuperar el territorio perdido tras el desastre de Annual, las fuerzas rebeldes rifeñas se dieron cuenta de que las actuaciones de la Aviación Militar Española, abasteciendo las posiciones propias o atacando con bombas y ametrallamientos las enemigas, eran las que mayores efectos producían sobre la situación militar. Por una parte, la mera presencia de los aviones y sus heroicos intentos de abastecer las posiciones cercadas, eran un instrumento extraordinariamente eficaz para levantar la moral de las tropas españolas. Por otra parte, los bombardeos tácticos de las concentraciones de tropas y posiciones



El líder rifeño Mohammed Abd-el-Krim el Jattabi, que trajo en jaque al Ejército español entre 1921 y 1926.

artilleras rifeñas, con un alto nivel de eficacia, y, más todavía, los ataques sobre las aldeas rebeldes, destruyendo sus casas e incendiando las cosechas, pesaban como una losa sobre la moral de los rebeldes que, poco a poco, iban forjando en sus mentes la idea de someterse a la autoridad del Protectorado. Tan es así que el propio líder rebelde, Abd-el-Krim el Jattabi, en sus "Memorias" publicadas en 1927, tras su rendición a las tropas

El Bristol n° 21, que pilotado por el teniente Martínez Merino y llevando como observador al teniente Flores Solís, sería el principal protagonista del vuelo de reconocimiento que, el 21 de marzo de 1924, descubrió en Tizzi Moren el avión de Abd-el-Krim.



francesas, manifestaba: "Yo hubiera dado cualquier cosa por que un avión rifeño volase sobre las líneas españolas. Habría demostrado así a mis tribus que estaba bien armado a la moderna. Mis enemigos, por su parte, no hubieran dejado de impresionarse a la vista de un avión rifeño volando sobre Larache, Tetuan o Melilla".

A fin de lograr tal objetivo, los rebeldes rifeños tenían órdenes muy estrictas de tratar de capturar intactos los aviones españoles que, eventualmente, pudieran tomar tierra en territorio rifeño de resultas de cualquier tipo de avería, impidiendo que sus tripulaciones los incendiasen para evitar que cayeran en manos enemigas. El Mando español, consciente de tales intereses rifeños, ordenaría la destrucción de dichos aviones por todos los medios. Así ocurriría con el avión De Havilland DH-9A que, pilotado por el Capitán César Herráiz, se vio obligado a tomar tierra en las proximidades del Cabo Qui-

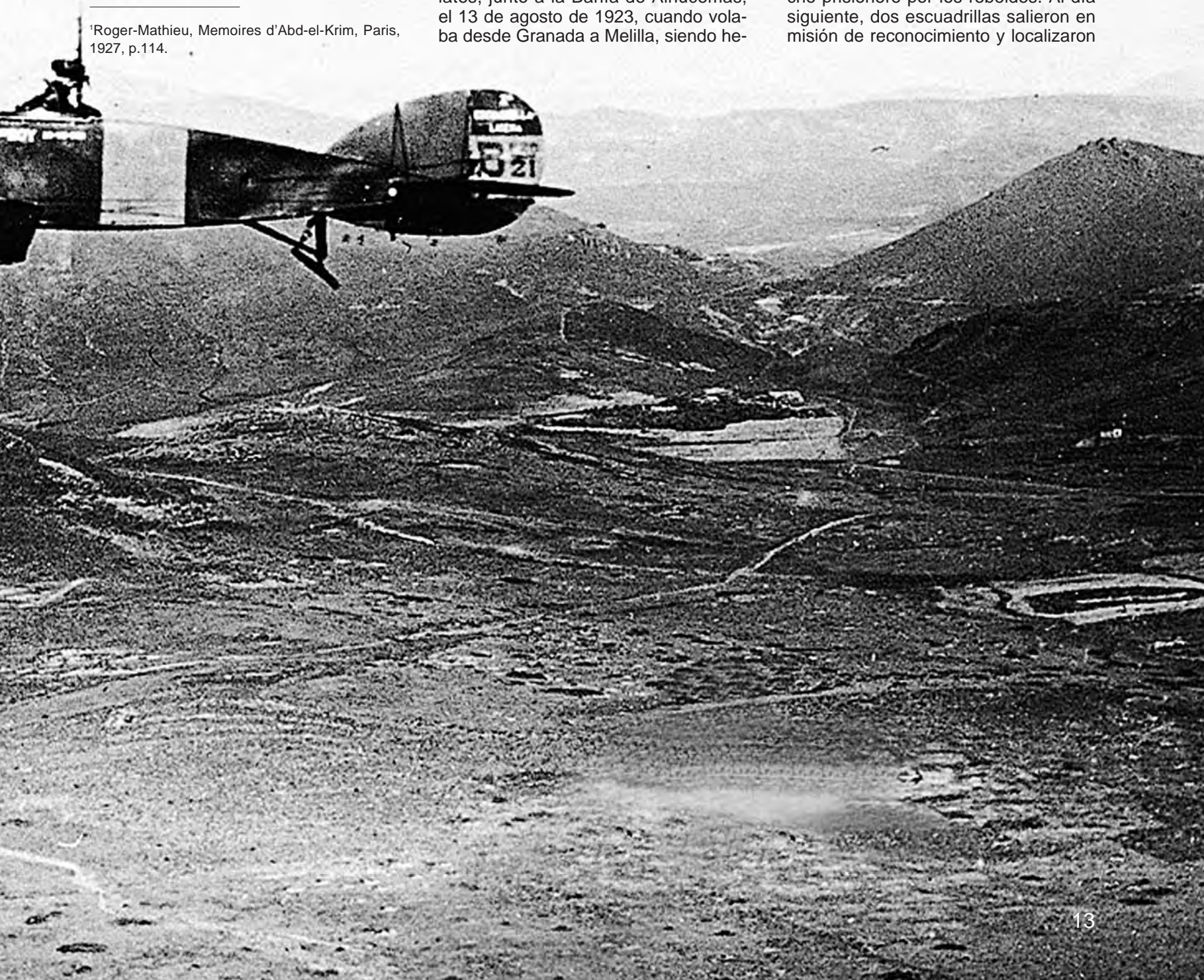


Fotografía tomada por un avión español de reconocimiento, en cuya parte inferior puede verse el avión De Havilland DH-9A del capitán Herráiz, tras ser capturado por los rifeños, que ha sido camuflado cubriéndolo con ramas para tratar de ocultarlo a la vista (foto IHCA).

lates, junto a la Bahía de Alhucemas, el 13 de agosto de 1923, cuando volaba desde Granada a Melilla, siendo he-

cho prisionero por los rebeldes. Al día siguiente, dos escuadrillas salieron en misión de reconocimiento y localizaron

¹Roger-Mathieu, Memoires d'Abd-el-Krim, Paris, 1927, p.114.



el avión, que aparentemente solo había sufrido daños en el tren de aterrizaje y que los rebeldes rifeños habían tratado de ocultar cubriéndolo con ramas. Tras renunciar a cualquier intento de recuperación del aparato, el 21 de agosto se dio orden de bombardearlo para destruirlo². La misión se cumplió efectivamente, pero no debió obtener resultados definitivos pues los rifeños fueron capaces de salvar, al menos, el fuselaje y el motor y trasladarlo a una casa de Alhucemas donde quedó en espera de una posible reparación que, finalmente, no se llevó a cabo. En los demás casos en que aviadores españoles tuvieron que tomar tierra en territorio enemigo lograron destruir sus aviones antes de ser hechos prisioneros.

Pero, independientemente de los intentos rifeños por hacerse con aviones tomados al enemigo español, Abd-el-Krim trataría también de obtenerlos del mercado internacional de armas. Por supuesto que no por vía oficial, sino a través de una serie de operaciones más o menos oscuras que raras veces produjeron resultados.

En 1921, Paul Dhé, que había alcanzado el grado de Coronel en el Ejército francés y que había sido, en 1920, Director General del Servicio de Aeronáutica, fundó una compañía de transporte aéreo llamada Syndicat du Réseau Aérien Transafricain, más conocida por sus siglas (S.R.A.T.). Esta compañía pretendía establecer una red de líneas que enlazasen Argel con las ciudades del interior. Para ello compró al francés Nungesser (quien había montado un provechoso negocio de compraventa de aviones excedentes de la Aviación Militar) una decena de

²Gomá Orduña, José, Historia de la Aeronáutica Española, Vol. II, Madrid 1951, p.286.



Avión Dorand A.R.2 adaptado como transporte civil, similar a los utilizados por la S.R.A.T. en la línea Argel-Biskra.



El periodista español Víctor Ruiz Albéniz, que tuvo un papel destacado en la investigación sobre los aviones de Abd-el-Krim.

viejos aviones de reconocimiento Dorand A.R.2, veteranos de la I Guerra Mundial y no en muy buen estado. Utilizando algunos de ellos como fuente de repuestos logró poner en vuelo siete y el 22 de abril de 1922 realizó el vuelo inaugural de la primera línea operada por la S.R.A.T. entre Argel y Biskra.

La línea de la S.R.A.T. resultaría un fracaso y, pese a que Paul Dhé hizo todo lo posible por mantenerla a flote adquiriendo, en 1923, cuatro nuevos aviones Farman 70, que ya podían considerarse como verdaderos aviones de transporte, no pudo resistir la competencia de la poderosísima Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques, la legendaria Latécoère, que consideraba el Norte de África como territorio propio, no aceptando la colaboración de la S.R.A.T. en las proyectadas líneas Casablanca-Dakar, Alicante-Orán y Marsella-Argel y concediéndole únicamente la posibilidad de establecer una línea Argel-Figuig-Colomb Béchar, de dudosa rentabilidad³.

Falta de los recursos financieros ne-

cesarios, la S.R.A.T. se vería obligada a cesar sus operaciones el 1º de Junio de 1923 y a liquidar sus activos. De ellos, los cuatro nuevos aviones Farman F-70 serían adquiridos por su competidor, Latécoère, e incorporados a sus líneas, pero los seis vetustos Dorand A.R. 2 que quedaban se quedaron almacenados en un hangar del aeródromo argelino de Hussein-Dey. Allí, los intentos de los directivos de la S.R.A.T. de liquidar al máximo los bienes de la compañía antes de que se produjese la inevitable declaración de quiebra coincidieron con los intereses de Abd-el-Krim de procurarse aviones de cualquier modo que fuese posible.

Como consecuencia, y según pudo deducirse de las declaraciones del Jefe de la Aeroescala de Argel de la Latécoère, M. Boves, realizadas al Director de Latécoère en Marruecos, Joseph Roig, y al periodista español Víctor Ruiz Albéniz (más conocido por su seudónimo de El Tebib Arrumi), el 21 o 22 de diciembre de 1923 aparecieron en el aeródromo argelino de Hussein-Dey un alto directivo de la S.R.A.T. (no era Paul Dhé) acompañado por dos marroquíes quienes examinaron cuidadosamente los aviones Dorand A.R.2 allí almacenados de los que, según Boves, cuatro eran utilizables y el resto eran totalmente inútiles. Los marroquíes, quienes, al decir de M. Boves, tenían el aspecto de los nativos de la región de Tetuán y que hablaban correctamente el francés, subieron a los aviones, probaron los mandos, verificaron la tensión de los cables de arriostado, y se marcharon. Al siguiente día, el personal de la S.R.A.T. se afanó para poner a punto uno de aquellos aviones, preparándolo para un largo viaje³.

³Lagarde, Dominique, Aviateurs d'Empire, Chânc, 1993, p. 35.



Carlos Greco fotografiado en Mallorca en 1921, durante uno de los festivales en los que tomó parte con su Caudron G-III (foto José Vila).

A las 07:30 horas del 24 de diciembre de 1923, uno de los pilotos de la S.R.A.T., llamado, al parecer Periel⁴, despegó con el avión con rumbo desconocido⁵. Dicho piloto, por cierto, moriría poco después en accidente aéreo⁶.

No era difícil relacionar entre sí todos estos hechos, por lo que, alertado por los directivos de la Latécoère, que veían peligrar sus siempre difíciles y delicadas relaciones con el gobierno español y, como consecuencia, la explotación de su línea Toulouse-Casablanca que necesitaba apoyarse en las escalas intermedias de Barcelona, Alicante y Málaga, el Coronel Cassé, Director de la Aeronáutica Civil francesa, ordenó que los demás aviones de la S.R.A.T. quedasen retenidos en Hussein-Dey, al tiempo que se filtraba a las autoridades españolas la información de que existía la posibilidad de que un avión hubiese llegado a manos de Abd-el-Krim⁷.

⁴Gomá Orduña, José, Historia de la Aeronáutica Española, Vol. II, Madrid 1951, p.360.

⁵Massimi, Beppo de, Vent debout, Plon, Paris 1949, p. 339.

⁶Vachet, Paul, Avant les Jets, Paris 1964, p.84.

⁷Massimi, ob. cit., p. 206.



El comandante José Carrillo Durán, jefe del Tercer Grupo (De Havilland-Rolls) de las Fuerzas Aéreas de África (foto IHCA).

Durante el mes de enero de 1924, las Escuadrillas destinadas en Melilla realizaron frecuentes servicios de reconocimiento sobre los valles de los ríos Neckor y Guis y los poblados de Ait-Kamara tratando de comprobar los informes de inteligencia según los cuales podría estarse construyendo un aeródromo en las proximidades de Alhucemas. No se observó nada en los primeros vuelos, pero los días 25 y 26 de enero se obtuvieron fotografías de un terreno que se suponía podía ser utilizado como aeródromo⁸.

Paralelamente, Abd-el-Krim trata de organizar su aviación. Dispone de un avión. Confía en obtener otros. Necesita contratar pilotos y, para ello recurre a toda una serie de aventureros. Un tal M.J. Abad, de origen español, se presenta en París y en diferentes ciudades del Norte de África como "Jefe de la Aviación y Delegado del Gobierno de la República Rifeña", establecerá contactos con pilotos franceses ofreciéndoles ser contratados al servicio de la aviación de Abd-el-Krim. Por su parte, el periodista español Víctor Ruíz Albéniz, en sus investigaciones

⁸Vachet, ob. cit., p. 87.



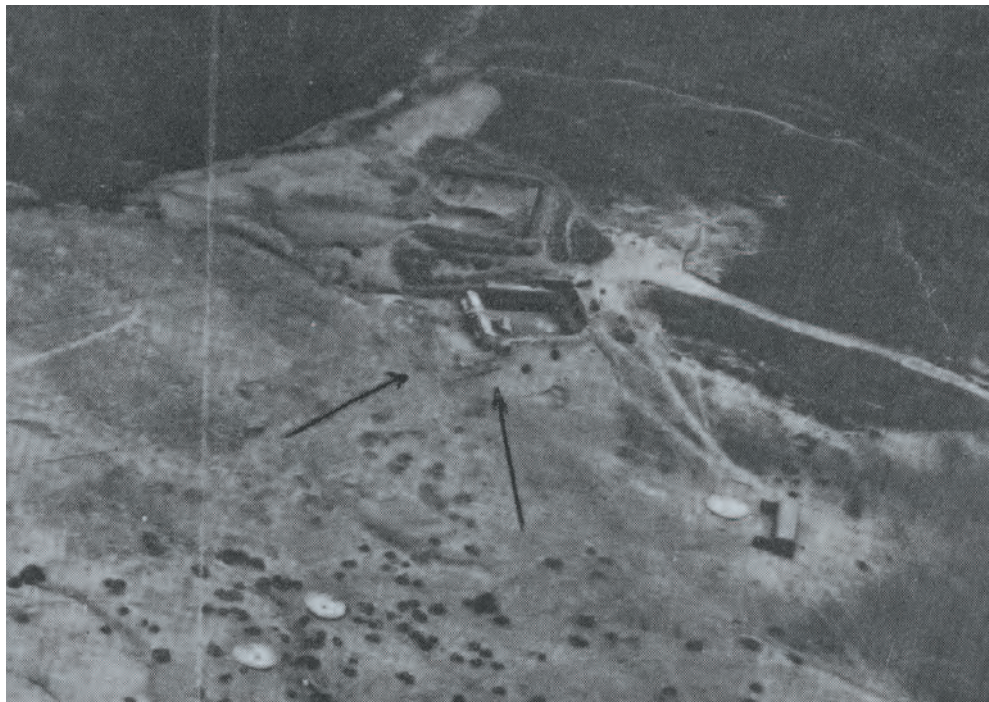


*El teniente Manuel Martínez Merino,
fotografiado cuando estaba
destinado en la Escuadrilla
de Hidros de Atalayón
(foto IHCA).*

llevadas a cabo por todo el Norte de Africa, informó que el aviador italo-argentino Carlos Greco, que en 1921 y 1922 había actuado en festivales aeronáuticos por distintas ciudades españolas utilizando un avión Caudron G-III, había establecido contacto en Sevilla por agentes de Abd-el-Krim de resultas de lo cual había sido contratado y nombrado Jefe de las Fuerzas Aéreas del Rif⁹.

Las misiones de reconocimiento llevadas a cabo por la Aviación Militar Española tratando de localizar posibles aeródromos rifeños fue constante durante los primeros meses de 1924. Pudo comprobarse que los rebeldes habían realizado en diversos lugares obras de movimiento de tierras y explanación de terrenos creando superficies aptas para ser utilizadas como aerodromos, pero en ningún caso se pudieron observar indicios de que pudieran ser utilizadas como tales. Finalmente, a mediados del mes de abril, un vuelo de reconocimiento llevado a cabo por un Bristol pilotado por el Capitán José Carrillo Durán y en el que iba como observador el Teniente Angel Orduña López descubrió, junto a uno de esos terrenos, cerca de la aldea de Tizzi-Moren, en la kabila de Bocoya, unos extraños cobertizos de gran tamaño que podían, tal vez, utilizarse como hangares. Un mes después, los servicios de inteligencia militar indicaron haber obtenido de sus confidentes informes en el sentido de que un avión había llegado a Alhucemas y estaba listo para ser utilizado¹⁰.

Al amanecer del día 21 de marzo de 1924 se iniciaría una de dichas misiones de reconocimiento. Dos aviones Bristol fueron los encargados de llevarla a cabo. El Bristol Nº 21, pilotado por el teniente Manuel Martínez Merino y llevando como observador al también teniente Armando Flores Solís y el Bristol Nº 40, pilotado por el Alférez de Complemento Francisco Coterillo Llano, siendo su observador el Comandante Luí Rueda Ledesma, Jefe del Grupo. Cuando llegaron sobre el supuesto campo de Tizzi-Moren pudieron observar, además de los cobertizos ya señalados con anterioridad, la presencia de un avión que se pretendía camuflar cubriéndolo con ramas. Se tomaron fotografías antes de emprender el regreso a la Base de Tauima. El parte de operaciones de ese día dice: "Los Bristol Núm. 21 y 40 han reconocido Alhucemas y el supuesto cam-



Fotografía tomada por el teniente Flores Solís desde el avión Bristol nº 21, durante el vuelo de reconocimiento llevado a cabo el 21 de marzo de 1924, en la que puede verse, en Tizzi Moren, el avión Dorrand AR2 de los rifeños.

po de aterrizaje de Tizzi Moren y han hecho fotografías en las que se aprecia un aparato que parece ser tipo Breguet. Fue descubierto por el Bristol Num. 21. Las fotografías lo sitúan en una excavación practicada en un montículo cubierto de ramaje, en el lugar llamado Tizzi Moren de la cábila de Bocoya, a más de 100 kilómetros de nuestro frente. Se observaron obras que revelan el propósito de activar la excavación del campo"¹¹.



El teniente Juan Antonio Ansaldo, laureado por su intervención en el bombardeo de Tizzi Moren el 22 de marzo de 1924 (foto IHC-A).

Al día siguiente, 22 de marzo¹², se llevó a cabo una magna operación de bombardeo sobre la zona. Intervinieron en la misma 23 aviones de los Grupos 3º (De Havilland-Rolls) y 4º (Bristol) que lanzaron 540 bombas sobre Tizzi Moren. La reacción de los rifeños fue enérgica, disparando contra los aviones españoles con fuego de fusilería, ametralladoras e incluso artillero. En uno de los vuelos resultaría gravemente herido en una pierna el Teniente Piloto Juan Antonio Ansaldo Vejarano quien, sin abandonar los mandos de su De Havilland DH-4 ordenó a su tripulante, el Teniente Observador Angel Orduña, que terminase la misión, dando el avión varias pasadas más sobre el objetivo para arrojar la totalidad de su carga de bombas. Finalizado el bombardeo regresó a las líneas propias para tomar tierra, 40 minutos más tarde, junto al campamento de Tafersit, donde fue curado antes de ser trasladado a Melilla por vía aérea a bordo de un avión Breguet sanitario. El Teniente Ansaldo sería recompensado con la concesión de la Gran Cruz Laureada de San Fernando, mientras que su observador, el Teniente Angel Orduña, recibiría por dicha acción la Medalla Militar Individual¹³.

El día 24 de marzo se repitió el

¹¹Gomá Orduña, ob. cit., p. 360.

¹²Gomá Orduña, ob. cit., p. 361.

¹³Acedo Colunga, Felipe; El alma de la aviación militar española; Madrid, 1928; p. 66. ¡OJO! NO SE SI EL APUNTE 13 VA AHI. NO VIENE REFLEJADO EN EL TEXTO ORIGINAL

⁹Massimi, ob. cit., p. 336.

¹⁰Gomá Orduña, ob. cit., p. 361.

El Dorand A.R.2, avión de Abd-el-Krím



res llevaban un Renault 8Gd de 190 cv o, incluso, un Lorraine 8A de 240 cv.

La construcción era la clásica de su época, de madera y tela, con la salvedad de que el plano inferior no se apoyaba en el fuselaje, sino que quedaba separado mediante una estructura de montantes.

En el piso del puesto del observador había una ventana, para facilitar la observación vertical, y una escotilla practicable para poder instalar una cámara fotográfica. También en el puesto del observador podían transportarse cuatro bombas de 120 kg. El armamento consistía en una ametralladora fija Vickers de 7.7 mm, montada en el costado derecho del fuselaje y disparando hacia delante sincronizada con la hélice y una o dos ametralladoras Lewis en un montaje móvil a disposición del observador.

El A.R.2 fue una versión mejorada, producida en 1917, de menor envergadura y superficie alar y equipado con radiadores en las alas que se ajustaban al perfil de las mismas, lo cual mejoraba notablemente las condiciones aerodinámicas del avión. La motorización estaba a cargo de un Renault 8Gd.Gdx de 190 cv. O de un Lorraine 8Bb de 240 cv.

El A.R.2 fue el primer avión utilizado, en 1917, como ambulancia para la evacuación de heridos graves.

Durante la I Guerra Mundial, los A.R.1 y A.R.2 sirvieron en la Aviación francesa, en la Aviación del Cuerpo Expedicionario de los Estados Unidos, en la Aviación Militar belga, en la Aviación Militar Imperial rusa y en las Aviaciones Militares de Grecia y Serbia.

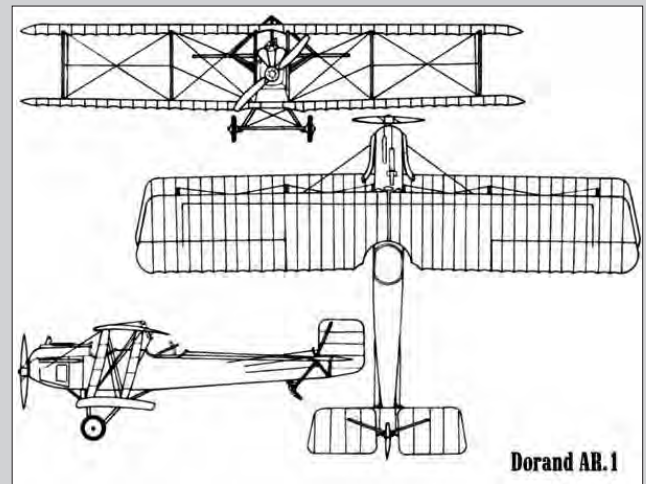
En España, los Dorand A.R.1 fueron utilizados durante un corto período y con poco éxito, en 1921, en la Escuela de Pilotos que la Compañía Española de Aviación (C.E.A.) estableció en Albacete.

CARACTERÍSTICAS Y PRESTACIONES:

A.R.1 con motor Renault 8Gd de 190 cv.

Envergadura	13.27 m
Longitud	9.3 m
Peso vacío	810 kg
Peso máximo	1.250 kg
Techo	5.500 m
Alcance	375 kms
Autonomía	3 horas

Velocidad máxima	
a 2.000 m	152 km/h
a 3.000 m	147 km/h
a 4.000 m	141 km/h
Subida a:	
2.000 m	11 minutos
3.000 m	22 min y 22 seg.
4.000 m	39 min



bombardeo de Tizzi Moren, comprándose que los rifeños habían tratado de simular la presencia del avión con una gran lona que, al parecer, cubría un señuelo construido con palos y lonas imitando la silueta de un avión. El Jefe del Grupo De Havilland, Comandante Jose Carrillo, y su observador Teniente Angel Orduña, realizaron un vuelo rasante pese al intenso fuego que contra ellos se hacía, pudiendo comprobar que, bajo la gran lona no había avión alguno, observación que ratificaron con las oportunas fotografías. Desaparecido su objetivo principal, las Escuadrillas bombardearon objetivos secundarios en el Zoco el Tenin del Neckor y en Axdir. El parte de operaciones del día decía: "Fueron muchos los disparos de cañón, ametralladora y fusil que hizo el enemigo a la llegada de la Escuadrillas. El aparato que ayer fue bombardeado y alcanzado ha desaparecido durante la noche, siendo sustituido por tela que imita perfectamente su forma. Se ha reconocido todo el frente sin novedad"¹⁴.

Los vuelos de reconocimiento y bombardeo sobre las aldeas de las cábilas





Situación aproximada en marzo de 1924.

Los Dorand A.R.2 de la S.R.A.T.

El Syndicat du Réseau Aérien Transafricain (S.R.A.T.) operó siete aviones Dorand A.R.2 de los que, cuando la Compañía suspendió sus vuelos, en Junio de 1922, quedaban seis, dos de ellos en muy mal estado y no aptos para volar.

Hemos podido localizar, en los registros franceses, los siguientes:

SRAT Nº 2	F-AFCJ
SRAT Nº 3	F-AFAB
SRAT Nº 4	F-AFAC
SRAT Nº 7	F-AFDA

Los aviones de la SRAT iban completamente pintados de un color crema muy claro con las matrículas en negro. No llevaban ninguna otra inscripción ni indicativo. Tampoco ha sido posible averiguar cuál de ellos fue el trasladado en vuelo a territorio rifeño el 24 de diciembre de 1923.

de Bocoya y Beni Urriaguel, en la comarca de Alhucemas, se repitieron con frecuencia hasta comprobar la veracidad de los informes llegados a los servicios de inteligencia y relativos a la destrucción del avión rifeño. Se pudo comprobar que en Tizzi Moren solamente quedaban los restos destrozados de las alas del avión¹⁵.

Abd-el-Krim, con sus otros tres aviones retenidos en Argel por las autoridades francesas, destruido el que con harto trabajo había logrado llevar hasta el territorio rifeño, sabedor de que, en previsión de que pudiera llegar a contar con otros aviones, la Aviación Mili-

tar Española había destinado al aeródromo de Tauima una Escuadrilla de aviones de caza, dispuestos a abatir cualquier avión rifeño que pudiera haber tratado de despegar del suelo, y habiendo experimentado lo caro que le salía el poder disponer de pilotos y de mecánicos, debió reflexionar seriamente acerca de su situación y de la posibilidad real de emplear aviones ya que, desde esa fecha, no se volvieron a tener noticias de que llevase a cabo intento alguno por constituir una aviación rifeña.

¹⁴Gomá Orduña; ob. cit., p. 363.

¹⁵Gomá Orduña; ob. cit., p. 365.

