

# Unidades Famosas...

## El Grupo Rolls

JOSE WARLETA CARRILLO, Coronel de Aviación

**A**l iniciar la serie de artículos en que "Revista de Aeronáutica y Astronáutica" se propone pasar brevemente a las unidades aéreas más distinguidas de nuestra Aviación Militar y Ejército del Aire, conviene hacer notar una dificultad. Así como en algún otro país se ha mantenido la identidad de las unidades básicas a través de sucesivas reorganizaciones, de forma que resulta posible, por ejemplo, contemplar el historial del 111th Squadron de la RAF británica desde 1917 hasta hoy día, en nuestro Ejército del Aire no existe ninguna unidad que pueda invocar descendencia de las escuadrillas que destacaron en las campañas de Marruecos.

Una de estas unidades fue el Grupo Rolls, así llamado porque los aviones De Havilland DH.4 que lo componían utilizaban motores Rolls-Royce Eagle. Cuando se creó en Melilla en otoño de 1921 recibió la denominación oficial de 2º Grupo de Marruecos, pero en septiembre de 1922, al desdoblarse el 1.º Grupo (Tetuán y Larache), el Grupo



El capitán don José Carrillo Durán, el más memorable de los jefes de grupo en Marruecos, que estuvo al frente del 3.º Grupo (Rolls) desde abril de 1923 hasta su muerte en acción de guerra el 28 de septiembre de 1924.

Rolls pasó a ser el 3.º Grupo. En este artículo, nos limitaremos al período 1921-1925, en que el grupo fue "cien por cien Rolls".

### Origen del Grupo Rolls

Antes del desastre del Annual, Aviación Militar tenía en Marruecos tres escuadrillas: la 1.ª en Tetuán, la 2.ª en Zeluán y la 3.ª en Larache, que componían en Grupo de Escuadrillas de Africa. La 1.ª Escuadrilla estaba equipada con bimotores Farman F.50 y monomotores Breguet 14 y De Havilland DH.4, mientras que las otras dos contaban exclusivamente con DH.4 (Havilland-Rolls).

La trágica retirada iniciada en Annual la noche del 21 al 22 de julio de 1921 condujo en un par de días al cerco de Melilla por los rebeldes de Abd el Krim y al aislamiento de las posiciones en que se mantenía la resistencia española. La 2.ª Escuadrilla se perdió lamentablemente en tierra, en su aeródromo de Zeluán, a 28 km de Melilla. El problema principal que se oponía al envío de otras escuadrillas era la falta de aeródromo. A primeras horas de la tarde del día 24, mientras



fuerzas de la Legión desembarcaban en el puerto, un avión civil Bristol Tourer, pilotado por el inglés Hereward de Havilland y con un periodista español de pasajero aterrizó precariamente junto al fuerte de Cabrerizas Altas.

Cinco días más tarde, este mismo Bristol volvió a Melilla, esta vez tripulado por los capitanes Luis Manzanque (piloto) y José Carrillo (observador), aterrizando esta vez en la Hípica. Un DH.4 tripulado por los capitanes Luis Moreno Abella y Manuel Bada hizo lo mismo, pero se averió en la toma de tierra. Aquel mismo día 29 de julio, Manzanque y Carrillo iniciaron la serie de misiones en solitario que continuaron hasta la llegada, el 2 de agosto, de una escuadrilla de cinco DH.4 procedente de Tetuán. Para entonces, el campo de la Hípica había sido suficientemente preparado para permitir su utilización por aparatos armados. La recién llegada escuadrilla era mandada por el capitán Apolinar Sáenz de Buruaga y sin pérdida de tiempo comenzó a prestar servicio, principalmente de abastecimiento a Monte Arruit, hasta que se perdió esta posición (9 de agosto).

En septiembre comenzó la contraofensiva española, cooperando la escuadrilla DH.4 (y el Bristol agregado) en las operaciones. El 13 de octubre llegó a la Hípica la 2.<sup>a</sup> Escuadrilla de DH.4, mandada por el capitán Luis Moreno Abella.



El de Havilland DH.4 N° 48 M-MHEG llevaba el nombre de *Avila* por su regalo al Servicio de Aviación de dicha provincia. El capitán don Antonio Gudín fue su piloto desde su incorporación en vuelo a Melilla formando parte de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla (noviembre de 1921) hasta julio de 1923. Desde noviembre de 1922, Gudín mandaba la mencionada escuadrilla.

Procedía de Madrid y sus aviones eran de reciente adquisición, regalo de las provincias españolas al Ejército. El día 18, las dos escuadrillas aterrizaron por primera vez en el nuevo aeródromo de Tauima (Nador), abandonando la Hípica, y el 3 de noviembre llegaron de Granada los primeros aparatos de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla, bajo el mando del capitán Joaquín González Gallarza. Así se completaba el Grupo Oriental o 2.<sup>o</sup> Grupo de Marruecos, cuyo primer jefe fue el comandante Guillermo Delgado Brackenbury.

Durante los últimos meses del año, el Grupo Rolls cooperó en los avances que dieron lugar a la recuperación de Monte Arruit (24 de octubre). Yazanen y Tifasor (11 de noviembre, primera vez que se emplearon las ametralladoras del observador), Batel y Tistutin (21 de diciembre). Se perfiló entonces la táctica de

apoyo en vuelo bajo, usada por primera vez por el grupo completo el día 22 en la operación de Ras Tikermin. El 10 de enero de 1922 se alcanzó Dar Drius, que, como Batel, sería usado en adelante como aeródromo auxiliar.

Desde marzo de 1922, el Grupo Rolls ya no estuvo solo en Melilla, pues llegaron dos escuadrillas de Bristol F.2B, que, con una de DH.9A (Napier) llegada algo más tarde, formaron el 3.<sup>er</sup> Grupo de Marruecos. También operó en Nador una escuadrilla de cazas Martinsyde F.4. Entonces se comenzó a llamar Grupo Pesado al 2.<sup>o</sup> y Ligeros al 3.<sup>o</sup>, lo que no era del todo apropiado, pues si los Bristol eran verdaderamente ligeros, los DH.9A eran más pesados que los DH.4. Delgado Brackenbury fue relevado en el mando del Grupo Rolls por Joaquín González Gallarza (que siguió man-



Un día memorable en el Aeródromo de Nador fue aquel, en julio de 1923, en que se impusieron las primeras Medallas Militares a aviadores. Al frente se ve la Escuadrilla de Caza (Martinsyde); en segunda línea, el 4.<sup>o</sup> Grupo (dos escuadrillas de Bristol F.2B y, en último término, cuatro DH.9A de la Escuadrilla Napier); en tercera línea, el 3.<sup>er</sup> Grupo, con sus tres escuadrillas de Havilland DH.4 (Rolls).

**SEGUNDO GRUPO DE MARRUECOS (octubre de 1921/septiembre de 1922)****TERCER GRUPO DE MARRUECOS (desde septiembre de 1922)****Jefes del Grupo**

Comandante don Guillermo Delgado Brackembury (25.10.21/Ca.5.22).  
 Capitán don Joaquín González Gallarza (Ca.5.22/2.23).  
 Comandante don Luis Palanca Martínez Fortún (2.23/11.4.23).  
 Capitán don José Carrillo Durán (4.23/28.9.24).  
 Capitán don Rafael Botana Salgado (no confirmado) (9.24/9.12.24).  
 Capitán don Alfonso Gaona Pastor (12.24/4.25).

**Primera Escuadrilla**

Capitán don Apolinar Sáenz de Buruaga Polanco (2.8.21/24.1.22).  
 Capitán don Luis Manzanque Felter (24.1.22/Ca.5.22).  
 Capitán don Antonio Ferreiro Navarro (5.22/Ca.12.22).  
 Capitán don José García Muñoz (Ca.12.22/31.10.23).  
 Capitán don Ricardo Bellod Keller (31.10.23/11.23).  
 Capitán don Vicente Barrón Ramos de Sotomayor (11.23/Ca.12.23).

NOTA: Disuelta. En la parte de diciembre de 1923 ya no figura.

**Segunda Escuadrilla**

Capitán don Luis Moreno Abella (13.10.21/Ca.4.22).  
 Capitán don Carmelo de las Morenas Alcalá (7.5.22/16.7.22).  
 Teniente don Alfonso Gaona Pastor (accidental).  
 Capitán don Tomás Barrón Ramos de Sotomayor (10.22/12.10.23).  
 Capitán don Carlos Pastor Krauel (observador) (10.23/12.23).  
 Capitán don Alejandro Arias Salgado de Cubas (12.23/4.24).  
 Capitán don Alfonso de Borbón y León (4.24/30.8.24).  
 Capitán don Alejandro Arias Salgado de Cubas (30.8.24/10.24).  
 Capitán don Alfonso Gaona Pastor (no confirmado) (10.24).

**Tercera Escuadrilla**

Capitán don Joaquín González Gallarza (3.11.21/23.11.22).  
 Capitán don Antonio Gudín Fernández (23.11.22/31.5.23).  
 Capitán don Joaquín Loriga Taboada (1.6.23/25.10.23).  
 Capitán don Juan Sanz Prieto (observador) (10.23/31.10.23).  
 Capitán don Ricardo Bellod Keller (1.11.23/2.10.24).

dando además su 3.<sup>a</sup> Escuadrilla casi todo el año). Los aparatos de Nador estuvieron muy ocupados todo el resto de 1922. En agosto, los DH.4 participaron en los bombardeos de Alhucemas, cuartel general de Abd el Krim. En septiembre, como antes dijimos, se desdobló el Grupo Occidental, pasando los de Melilla a ser 3.<sup>o</sup> y 4.<sup>o</sup>. En octubre, el avance por el interior llegó a Tafersit y Tizi Asa, y en noviembre por la costa a Afrau. Esta situación permanecería incómodamente estacionaria hasta 1925.

A finales de febrero de 1923 se incorporó a Melilla de nuevo el capitán José Carrillo, ahora piloto. Tras la muerte del comandante Palanca en accidente, Carrillo tomó el mando del 3.<sup>er</sup> Grupo en abril. Mandaban entonces las escuadrillas los capitanes José García Muñoz (1.<sup>a</sup>), Tomás Barrón (2.<sup>a</sup>) y Antonio Gudín (3.<sup>a</sup>). Con motivo de los combates de Tafersit (mayo-junio), el Grupo Rolls pudo demostrar una vez más su valor y eficacia, sufriendo sus dos primeras bajas en combate, el teniente observador Montero y el alférez piloto Ingunza, además de algún que otro derribo,

incluyendo el de Carrillo, sin consecuencias graves. Por estos días, Gudín fue relevado en el mando de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla por el capitán Joaquín Loriga. En julio, Carrillo fue uno de los cinco primeros aviadores que recibieron la Medalla Militar en Nador. Tras las acciones de Tifarruin en agosto, Loriga obtuvo el mismo honor.

Por escasez de motores, la 1.<sup>a</sup> Escuadrilla fue disuelta a fin de año. La 2.<sup>a</sup> y la 3.<sup>a</sup>, mandadas por los capitanes Arias Salgado y Bellod, continuaron con su numeración original. Excepto por el periodo abril-agosto de 1924, en que Arias hubo de ceder el mando de su escuadrilla al capitán Borbón, marqués de Squilache, no hubo más cambios hasta

**MUERTOS EN ACCION DE GUERRA**

Teniente de Caballería don Enrique Montero González (obs.) 28.05.23. Tafersit.  
 Alférez de Complemento don Román Ingunza Santodomingo (pil.), ídem.  
 Capitán de Infantería don Angel Orduña López (obs.), 04.09.24. Tetuán.  
 Capitán de Artillería don José Carrillo Durán (pil.), 28.09.24. Tetuán.  
 Suboficial de Artillería don José Amat Amat (bomb.), ídem.

otoño de 1924. En marzo, al tomar parte en la destrucción en tierra de un solitario avión adquirido por Abd el Krim, se ganó la Laureada el teniente piloto de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla Juan Antonio Ansaldo.

En verano comenzó a hacerse difícil la situación en la Zona Occidental, donde las numerosas y pequeñas posiciones en el accidentado territorio eran cada vez más frecuentemente atacadas, dando lugar a la decisión de retirada temporal del general Primo de Rivera. El 2 de septiembre, el 3.<sup>er</sup> Grupo voló de Nador a Sania Ramel (Tetuán) para cooperar en las operaciones de abastecimiento de posiciones y apoyo a columnas. A los dos días, murió en el aire el capitán Angel Orduna, observador de Carrillo. Este se entregaba, como siempre, a fondo, volando con el tiempo que hiciera, sin reposo. El día 28 fue a su vez herido de muerte, cayendo con su bombardero, suboficial Amat, en el Fondalillo.

La pérdida de Carrillo no sólo fue gravísima para su grupo, sino para todo el Servicio de Aviación, pues como diría en 1948 el general Kindelán, "Pensando sin pasión en todo lo sucedido, puede afirmarse que Carrillo fue el hombre mejor dotado que ha pasado por la Aviación española".

Pocos días después de la muerte de José Carrillo, su dos jefes de escuadrilla, Arias Salgado y Bellod, marcharon a la Península para incorporarse al curso de jefes de grupo y escuadrilla al que Carrillo estaba también llamado. Durante las clases, la mesa que hubiera sido suya estuvo vacía, cubierta de negro paño.

El Grupo Rolls se trasladó a Larache en los primeros días de octubre. Desde el aeródromo de Auámara continuó operando hasta marzo del año siguiente. Mandados por el capitán Gaona, los restos del grupo volvieron a Melilla en abril. Aunque el 3.<sup>er</sup> Grupo de Marruecos continuó existiendo, ya sólo tendría una escuadrilla de gastados DH.4, siendo las otras dos de DH.9A y Potez 15, por lo que el nombre con el que se había hecho famoso perdía su razón. Su historia sería otra. ■