

Ras-Tikermín, 22 de diciembre de 1921

El nacimiento de la aviación española de combate

ENRIQUE GUDÍN DE LA LAMA
Doctor en Historia Contemporánea

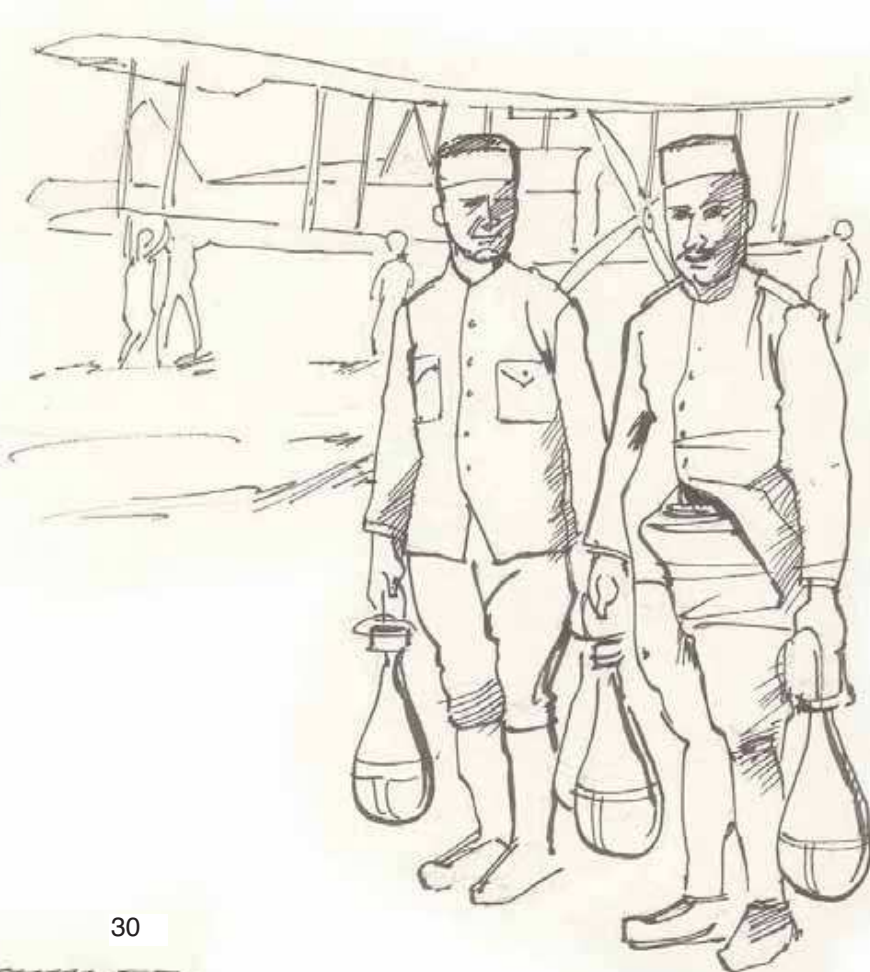
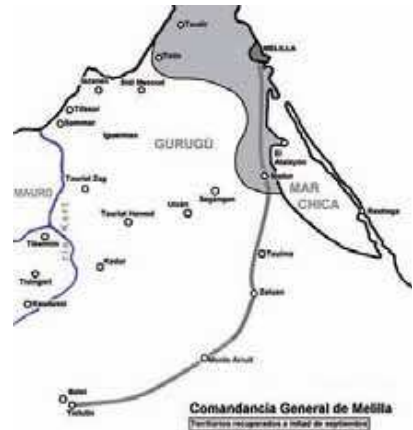
LA COMANDANCIA DE MELILLA DESPUÉS DE ANNUAL

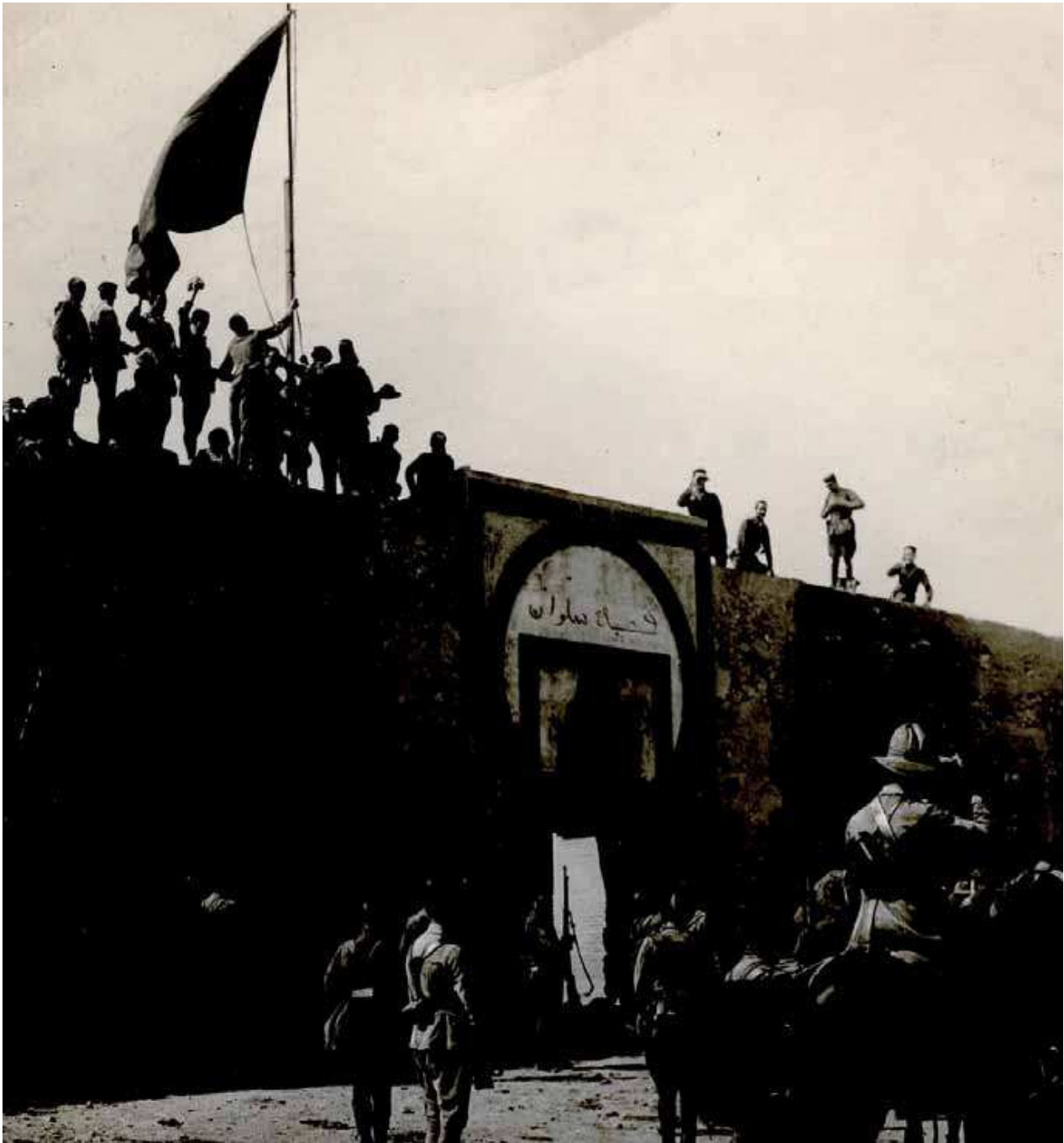
El desastre de Annual fue en julio de 1921. El general Silvestre, Comandante General de Melilla, en una acción poco previsor, había llevado a sus tropas a un terreno hostil, desconocido e inexplorado.

Lejos de sus posiciones y sin posibilidad de un apoyo logístico eficaz, sus tropas –cinco mil hombres– se encontraron en el collado de Annual a merced de las tropas de Abd el-Krim. La reacción ante el acoso de éstas, fue una orden de repliegue hacia Melilla que se inició con gran desorden. Cundió el pánico y la retirada se convirtió en una huida aterrizada. En un trágico “efecto dominó” fueron cayendo todas las posiciones de la Comandancia de Melilla. El balance final fue de diez mil muertos.

Abd el-Krim no quiso atacar Melilla, de haberlo hecho, no habría encontrado resistencia.

La recuperación –la reconquista– del territorio perdido, posición a posición, comenzó a los pocos días, con la amenaza de los moros todavía a las puertas de la ciudad.





Izado de bandera en la Alcazaba de Zeluán, 14 de octubre de 1921 - AGA.

Gráficos de la izquierda: Mapas de los avances de las operaciones de reconquista en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 1921.

Se enviaron a Melilla grandes contingentes de tropa, primero desde Tetuán y después desde la península. Se pusieron en marcha nuevas unidades y también nuevos medios. Uno de los cuales fue la aviación, que a lo largo de esos meses comenzó a ser empleada de forma diferente a como lo había sido hasta entonces.

Las operaciones de reconquista fueron lentas y arduas. 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 su control. 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: “*miles de cadáveres, regados por el campo y en plena carretera, pudríanse al sol*”.

¹PRIETO, Indalecio. *Convulsiones de España* T I p. 21. Indalecio Prieto acompañaba como periodista a la columna que entró en Zeluán.



Monte Arruit, octubre de 1921. Camión cargado con cadáveres - AGA.

En noviembre se había ampliado notablemente el sector que dominaba el ejército en torno a Melilla. A lo largo de ese mes se fueron controlando la meseta de Igberman, 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 pretendía tener dominado todo el territorio desde Melilla hasta la línea del Kert a comienzos de año 22. Desde las posiciones más allá del río –Drius, Tikermin– se podía hacer presión sobre la cabila de Beni–Said.

LOS SERVICIOS DE AVIACIÓN EN MARRUECOS

Hasta el desastre de Annual había en Marruecos tres escuadrillas, con seis aparatos cada una, en las comandancias de Larache, Tetuán y Melilla. 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 por los jefes militares como una ayuda, un apoyo en determinados momentos, y poco más. La jornada de Ras–Tikermin obligó a cambiar esa idea. Los aeroplanos actuaron ese día como auténtica arma de combate³.

Sin embargo, hasta entonces, el uso que se le daba a los aeroplanos era en tareas de reconocimiento, bombardeo del frente y cooperación con el ejército en las operaciones de tierra.

Los reconocimientos se hacían sobre un territorio previamente determinado ya fuese por una simple necesidad de información –movimientos de población o de tropas enemigas, nuevos campamentos o zocos, etc.–, o para la preparación de alguna operación militar. Era posible que en los reconocimientos se hiciesen fotografías y también podía suceder que algún jefe militar ocupase el puesto de observador para inspeccionar directamente el territorio enemigo. El general Sanjurjo se subió en bastantes ocasiones a los aeroplanos para reconocer personalmente la situación del frente, las posiciones enemigas o, en el caso del asedio a Monte Arruit, para ayudar a su abastecimiento⁴.

Otras veces el servicio era de bombardeo de un poblado, un aduar, un zoco, o una trinchera fortificada.

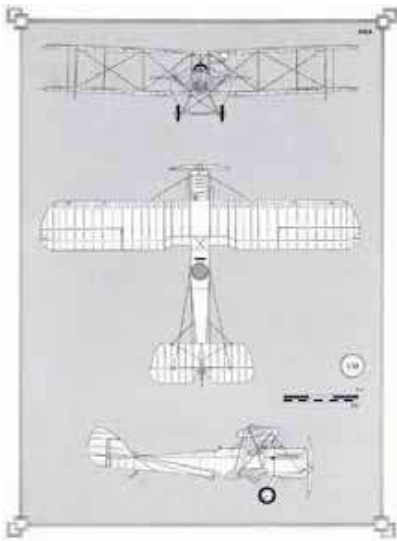
La cooperación en los combates de las columnas del ejército, consistía principalmente en bombardear las posiciones a las que la artillería no podía llegar por el motivo que fuese. También se colaboraba suministrando información al puesto de

²IHCM. Africa. Leg. 265. Telegrama oficial cifrado del Alto Comisario a Comandante Gral de Melilla. 14–12–1921.

³El general Sanjurjo usa en dos ocasiones la expresión “arma de combate” para referirse a la actuación de los aeroplanos en su declaración para la concesión de la Laureada al grupo de Escuadrillas por su actuación en Tikermin. Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*.

⁴IHCM. Africa. 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, Manzanque y Tenientes Mate y Hidalgo llevando como observadores al General Sanjurjo y tenientes...”.

Sanjurjo dispuesto a hacer un reconocimiento a bordo de un Bristol F-2b pilotado por el capitán Martínez Merino - SHYCEA.



Croquis del DH.4 - (Aeroplano nº 5).

mando de los movimientos o concentraciones de tropas que podían observarse desde el aire.

A esos servicios habría que añadir los de apoyo y avituallamiento de las posiciones: lanzamientos de agua, hielo en barras, munición, víveres y medicinas⁵.

Es decir, la aviación era un elemento de apoyo del que se podía echar mano sobre todo por su capacidad de tomar altura y desde ahí observar, bombardear o hacer fotografías dentro de una relativa seguridad, lejos del alcance de las armas rifeñas.

En agosto de 1921 se dio un paso adelante cuando se usaron los aeroplanos para abastecer Monte Arruit, con vuelos más arriesgados, al alcance de los fusiles moros.

NACIMIENTO DEL GRUPO DE HAVILLAND ROLLS DE MELILLA

La conmoción que produjo el desastre de Annual en la población española permitió que se hiciese a través de la prensa una campaña de donativos para 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 distintos aparatos que se iban adquiriendo.

Se crearon así en Marruecos, por imposición de las circunstancias, unas fuerzas aéreas de cierta consideración y con posibilidades operativas reales.

Buena parte de los aparatos adquiridos fueron de Havilland DH.4 que llegaron a ser pieza importante de ese entramado. Primero porque facilitaron cierta homogenización 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

⁵Carlos Lázaro Avila. Ob. Cit. Pág. 180–181. Donde se añade en nota a pie de página que cuando Kindelán fue nombrado Jefe de las Fuerzas aéreas de Marruecos (27–VIII–1922), limitó, por razones de efectividad, las acciones de apoyo a posiciones cuya situación era extremadamente grave. Cita también esa expresión Felipe Acedo Colunga. El alma de la aviación militar española. Espasa–Calpe. Madrid. 1928. Pág 31.



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 fusil⁶.

Habría que esperar aún 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 bombas⁷.

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.

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 Gallarza⁸ 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 1921⁹.

A partir de ese momento y durante los meses siguientes –hasta casi 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 22 se irían agregando al grupo de Melilla las escuadrillas de Bristol, Martinsyde y Napier y la escuadrilla de hidros del Atalayón.

Ficha técnica del de Havilland DH.4

El DH.4 era un biplaza de bombardeo diurno, que había empezado a ser utilizado por la aviación Británica en 1917. Como armamento tenía una ametralladora Vickers sincronizada, para el piloto, y una Lewis sobre anillo Scarff para el observador. El puesto de pilotaje estaba debajo de la cabina y el del observador algo separado, pues el depósito de gasolina estaba entre ellos. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo pues era difícil de alcanzar para los cazas alemanes. Rápido y buen trepador, pero en el caso de trabar combate, la incomunicación entre piloto y observador era un grave inconveniente.

El DH.4 que se usó en las escuadrillas de Melilla llevaba motor Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP. Tenía una envergadura de 12,92 metros y una longitud de 9,20, superficie alar de 40,32 m², un peso en vacío de 1.083 Kg y un peso total de 1.575 Kg. La velocidad máxima que podía alcanzar era de 215 km/h a 3000 metros. El techo de servicio era de 6.706 metros y tenía una autonomía de 3 horas, 45 minutos.

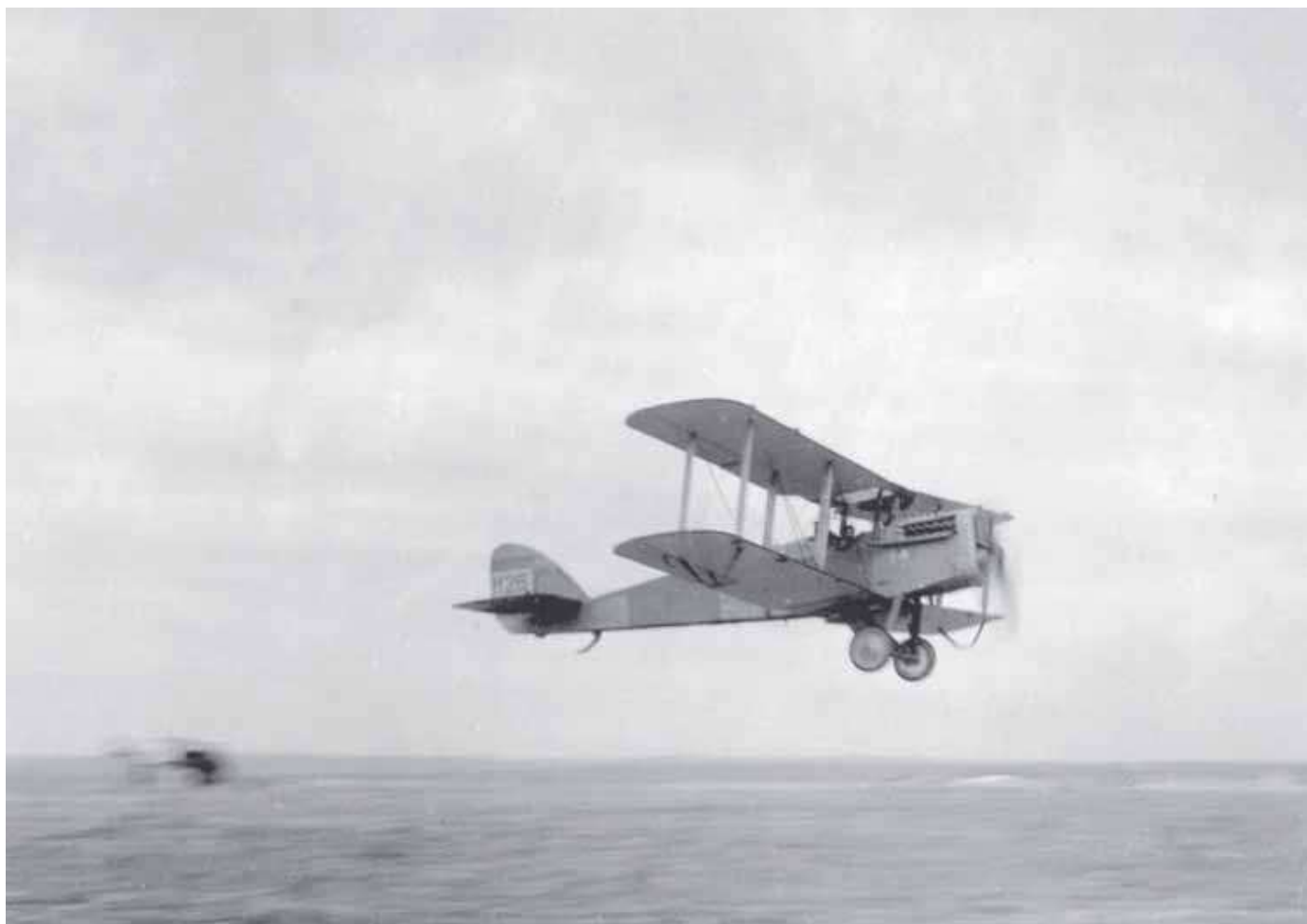
⁶IHCM. Africa.Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

⁷El 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. Africa.Leg. 266.

⁸AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

⁹IHCM. Africa.Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

DH.4 en vuelo - SHYCEA.



Avión sobrevolando Atlaten (1921) - las correas ondean bajo el plano del avión indicando que las bombas ya han sido lanzadas - AGA.



SERVICIOS Y OPERACIONES DEL GRUPO DE HAVILLAND ROLLS

El objetivo inmediato de la campaña de reconquista era conseguir dominar el territorio que iba desde Melilla hasta el río Kert a finales de año. Dirigía las operaciones Sanjurjo.

En la segunda mitad de octubre se habían recuperado Zeluán y Monte Arruit, enclaves donde habían resistido los soldados españoles en su retirada desde Annual. Las imágenes de miles de cadáveres medio podridos de los soldados que habían sido masacrados dos meses y medio antes, llegaron a la península y produjeron una fuerte indignación entre los españoles.

A comienzos de noviembre se tomó Taxuda y Tauriat Hamed a partir de donde se pudieron recuperar Tazarut y Kaddur, próximas al río Kert.

El 11 de noviembre se ocupaba Yazanen y Tifasor. Para ese día, la orden de operaciones le indicaba a la aviación: *Tomará parte con todos sus aparatos dedicando la mayor parte a batir aduare y enemigo que se halle fuera de la acción de la artillería y un número menor a la misión más delicada de combatir con las tropas de tierra delante de las guerrillas de ésta, pero no tan cerca que puedan ser un peligro para las líneas propias, teniendo en cuenta los pilotos la zona en que se bate la harka amiga que en nada se distingue por su vestuario del que usa el enemigo.*

Con el mismo fin de evitar riesgos en el vuelo de los aparatos no será sin necesidad por encima de las tropas sobre todo cuando los aparatos no hayan lanzado todas sus bombas.

Por razones técnicas del servicio y necesario reposo del personal se suspenderán los vuelos desde las 12.30 a las 14 intensificándose en cambio durante el repliegue¹⁰.

Es decir, la aviación era un complemento de la acción terrestre. Y además podía comportar algunos riesgos ante los que había que estar prevenidos.

Otro dato importante de esa operación fue que se usaron por primera vez las ametralladoras montadas en los puestos de los observadores¹¹.

En la guerra europea, los primeros de Havilland DH.4 iban armados con una ametralladora Vickers sincronizada para el piloto y otra Lewis sobre anillo Scarff para el observador¹². Sin embargo, para las operaciones de Yazanen y Tifasor, las escuadrillas de Melilla salieron armadas con ametralladoras Hotchkiss, que habían llegado a Melilla en el mes de octubre¹³. 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 (1ª, 2ª y 3ª) de Havilland Rolls iban armadas con ametralladoras Darne "de torreta", distinguiendo si eran de "izquierdas" o de "derechas". La 1ª y 2ª escuadrillas Bristol también montaban Darne. 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). Y la escuadrilla

¹⁰IHCM. África. Leg. 1. Carp. 24. Operaciones de contrataque. Orden de operaciones sobre Yazanen.

¹¹GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica...* p. 149.

¹²WARLETA CARRILLO, José. "El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier", en *Aeroplano* núm. 5. Madrid, 1987.

¹³IHCM. África. Leg. 3. Carp. 9.

de caza, Martinsyde, llevaba Vickers. Además de las ametralladoras, todos los aeroplanos llevaban como dotación un mosquetón mauser.

Con la operación sobre Yazanen y Tifasor se había conseguido que la harka de Abd el Krim repasase el río Kert, pero no se había podido someter a los Guelaya que se iban replegando hacia territorio todavía no ocupado por las tropas españolas. El día 21 de noviembre se ocuparon los poblados de Ras Medua. Las tres escuadrillas estuvieron en vuelo más de 30 horas y lanzaron entre todos los aparatos 244 bombas¹⁴. Los días previos y posteriores fueron de actividad más intensa con vuelos de reconocimiento, fotografía y bombardeo.

Los últimos días de noviembre se emplearon en vuelos de fotografía de algunos puentes y en reconocimientos de la línea férrea de Monte Arruit a el Batel¹⁵, que eran los siguientes objetivos del ejército.

El día 15 de diciembre Sanjurjo sustituyó como Comandante General de Melilla al general Cavalcanti.

Diciembre había comenzado con mal tiempo, aún así, los aviones participaron en varias acciones de cooperación para la ocupación de algunas posiciones o de bombardeo y reconocimiento. Había que llegar a las posiciones del Kert a fin de año, así que en cuanto lo permitía el tiempo atmosférico se intensificaban las operaciones. Hubo especial actividad el día 5 con la ocupación de Muley-Rechid y la posición de Zaio; y el 20 y 21 con la ocupación de Tauriat-Zag, Batel y Tistutin.

En esta última jornada de operaciones, las instrucciones que recibió la aviación fueron:

Dada la hora de salida y la extrema movilidad de la vanguardia de la columna, los aeroplanos apenas disponen de tiempo para lanzar bombas sobre Batel y Tistutin por lo cual deben hacer recorridos de vuelo siguiendo el borde de los Ziatas fijando su atención principalmente en los pasos de Fumel Crima, Ank el Yemel y los demás que conducen hacia el Garet desde el Sur continuando después en dirección a Chevica, Yasel para volver al Aeródromo por encima del Bu-Serit. Lanzarán bombas sobre toda agrupación que encuentren en este recorrido transmitiéndose de unos a otros, al llegar al aeródromo, cuantos informes puedan interesar para los vuelos sucesivos¹⁶.

Es decir, la aviación continuaba siendo un apoyo y un medio de exploración y reconocimiento al que se pedía soltura, flexibilidad y cierta capacidad de iniciativa. Porque, además, para tener datos de cara a la operación del día siguiente, el último párrafo decía:

Algunos aparatos extenderán su reconocimiento hasta el Kert y la meseta de Tikermin, a fin de precisar cualquier movimiento del enemigo por esa parte¹⁷.

LA ORDEN DE OPERACIONES SOBRE TIKERMÍN

Había llegado el momento de volver a pasar el río Kert y establecer posiciones al otro lado, en la orilla izquierda: los objetivos eran Tikermin y Drius. Tikermin a los pies de Monte Mauro y Dar Drius al comienzo del llano que conducía al Izzumar.

En las campañas de Marruecos las fuerzas españolas utilizaban como unidad de maniobra y combate la columna. Era un modelo que se había concebido en las guerras napoleónicas y que seguía en funcionamiento desde entonces. Se trataba de un conglomerado de pequeñas unidades, fuerzas y servicios, donde todos los escalones estaban en el primer nivel. Era una forma rápida de organizar las fuerzas, de carácter móvil, y sin dependencias regladas, que permitía la marcha, el combate y la ocupación de forma óptima.

Normalmente las operaciones tenían como objetivo ocupar un posición en la que había de quedar un destacamento, una fuerza armada suficiente para defenderlo, que podía ir desde una sección a un batallón o más.

La operación comenzaba con una preparación artillera al amparo de la cual las vanguardias tomaban la posición y la sostenían hasta que llegase el grueso de la columna. El grueso de la columna ensanchaba el campo para que los ingenieros pudiesen fortificar la posición y para que se pudiese hacer el suministro de municiones y avituallamiento para las fuerzas que se iban a quedar. Terminadas esas tareas, la columna se retiraba, protegida de nuevo por la artillería, hasta terreno propio.

Los momentos más delicados eran los del asalto a la posición y, sobre todo, la retirada, pues era entonces cuando aprovechaban los moros para hostigar con mayor crudeza a las tropas españolas.



Detalle de las abrazaderas y correajes de las bombas bajo el ala del DH.4 - SHYCEA.



¹⁴AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5. IHCM. Africa. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

¹⁵AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

¹⁶IHCM. Africa. Leg. 1. Carp. 24. Operaciones de contrataque. Orden de operaciones sobre Tistutin-Batel.

¹⁷Ibid.

punto y el borde de la meseta. A continuación pasaría el puente a paso ligero el resto de la infantería y se desplegaría en la orilla izquierda.

La orden de operaciones añadía que el ataque a las posiciones no debía hacerse sin haber reunido antes suficiente número de fuerzas en esa orilla del Kert¹⁸.

La columna del coronel Saro tenía la función de cubrir a la otra. Apoyando con su artillería desde la otra parte del río mientras se realizaba el ataque; y desplegándose con sus fuerzas durante las obras de fortificación y en el posterior repliegue de la columna del coronel Fernández Pérez.

Sin embargo, una vez distribuida la orden de operaciones, el general Berenguer recibió un telegrama urgente a medianoche del día 21 en el que se le comunicaba que fuerzas de la policía indígena y un harca amiga estaban concentradas en Kadur, cerca del objetivo, y que mandadas por el capitán Cayuela tomarían parte en la operación a las órdenes del jefe de Regulares¹⁹.

LA JORNADA DE RAS-TIKERMÍN

Asalto y fortificación de las posiciones

Efectivamente, el capitán Cayuela, casi por su cuenta, consiguió tomar con sus hombres poco antes del amanecer la posición de Tikermín, pero *“a las siete y media aproximadamente aumentó en número considerable el enemigo”*²⁰ que trató de arrojarlos de la posición.

La intervención de la policía indígena se había adelantado al horario previsto. La columna del coronel Fernández Pérez aún no había cruzado el puente sobre el Kert y la situación en Tikermín se iba haciendo cada vez más difícil. El número de enemigos era netamente superior, las municiones comenzaban a escasear y no era posible reponerlas. Sanjurjo incluso creía recordar *“llegando este escalón a agotar las municiones, quedando en situación precaria, pues continuaron defendiéndose con piedras”*²¹.

El aprieto se prolongó casi durante 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, que mandaba otra de las “mías” que habían entrado en Tikermín recordaba que *“cuando 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 situación”*²².

Los aviones que habían comenzado el ataque pertenecían a la segunda escuadrilla, la del capitán Moreno Abella.

Las instrucciones que tenía la aviación para ese día decían que *“los aparatos volarán a lo largo del frente de combate, actuando sobre grupos que se hallen fuera del alcance de las baterías o en situación cubierta contra el fuego de éstas”*²³. Sin embargo, nada más llegar los aviadores se hicieron cargo de la situación, bajaron a pocos metros de altura sobre el terreno, lanzaron las bombas, hicieron fuego de ametralladora y consiguieron detener el ataque del enemigo que, en grandes grupos, descendía por las cumbres de Monte Mauro y Meseta del Bax con el propósito de envolver a las fuerzas de Cayuela.

La aviación pudo contener esos ataques hasta las nueve y veinte, momento en que llegó la vanguardia de la columna, la Bandera del Tercio mandada por Franco que, por su parte, recordaba así la acción:

“Cruzamos el Kert por el soberbio puente de piedra, obra de nuestros ingenieros, y llegamos a Calcul, ocupado por la Policía; allí queda por orden superior una compañía de legionarios en espera de la columna. Este es el lugar señalado para la

¹⁸IHCM. Africa.Leg. 265. Carp 38.

¹⁹IHCM. Africa.Leg. 265. Carp 38.

²⁰Comandancia General de Melilla. Orden general del día 24 de abril de 1923. Declaraciones del capitán Cayuela.

²¹Comandancia General de Melilla. Orden general del día 24 de abril de 1923. Declaraciones del general Sanjurjo.

²²Comandancia General de Melilla. Orden general del día 24 de abril de 1923. Declaraciones del capitán Arredonda.

²³IHCM. Africa.Leg. 265. Carp 38.

**Personal del grupo de escuadrillas de Melilla a 30 de noviembre de 1921 (AHEA.
Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5)**

AERONÁUTICA MILITAR		AVIACIÓN
AERÓDROMO fijo de Melilla (Nador)		
Personal afecto		
Comandante de Infantería don Guillermo Delgado, Jefe del Grupo de Escuadrillas.		
PRIMERA ESCUADRILLA		
Capitán	D. Apolinar Sáenz de Buruaga	Piloto y jefe de la misma
Idem	D. Luis Manzanegue Feltrer	Piloto
Teniente	D. Agustín Hidalgo de Quintana	Piloto
Idem	D. Enrique Mateo	Piloto
Sargento	D. Cándido Carpio	Piloto
Capitán	D. José Carrillo	Observador
Teniente	D. José Alonso Valdés	Observador
Idem	D. Ricardo Bellod	Observador
Idem	D. Carlos Sartorius	Observador
Idem	D. Arturo González Gil	Observador
Sargento	D. Manuel Martínez	Mecánico
Cabo	Diego Martínez	Mecánico
Soldado	Federico Parset	Mecánico
Idem	Román Alzuru	Mecánico
Idem	César Menéndez	Mecánico
SEGUNDA ESCUADRILLA		
Capitán	D. Luis Moreno Abella	Piloto y jefe de la misma
Idem	D. Antonio Ferreiro	Piloto
Idem	D. José Luis Ureta	Piloto
Idem	D. Francisco Rodríguez Caula	Piloto
Idem	D. Felipe Acedo Colunga	Piloto
Sargento	D. Antonio Rodríguez Lanza	
Tte. Navío	D. Emilio Cadarso	Observador
Teniente	D. Luis Arizón	Observador
Idem	D. Vicente Barrón	Observador
Idem	D. Luis Ruano	Observador
Capitán	D. Luis Montalt	Observador
Soldado	Matías González	Mecánico
Idem	Gabriel Pons	Mecánico
Idem	Benigno Marcos	Mecánico
Idem	Luis Alonso	Mecánico
Idem	Bonifacio Rodríguez	Mecánico
Idem	Francisco de Juan	Mecánico
TERCERA ESCUADRILLA		
Capitán	D. Joaquín González Gallarza	Piloto y jefe de la misma
Idem	D. Pío Fernández Mulero	Piloto, jefe de talleres
Idem	D. Antonio Gudin	Piloto, encargado de talleres
Teniente	D. Pedro García Orcasitas	Piloto
Idem	D. Luis de Angulo	Piloto
Capitán	D. Francisco Mata Manzanero	Observador
Idem	D. Enrique Montero González	Observador
Teniente	D. Eusebio Paredes	Observador
Idem	D. Francisco Escribano	Observador
Idem	D. Emilio Gascón	Observador
Soldado	Francisco Laguna	Mecánico
Idem	Leocadio Pérez	Mecánico
Idem	Gervasio Apiñániz	Mecánico
Idem	Nicomedes Churruca	Mecánico
Idem	Miguel Comany	Mecánico
Alférez	D. Antonio Delgado	Jefe del Destacamento
Soldado	Domingo Bosch Guitar	Montador
Idem	Miguel Jayo Aranguren	Montador
Soldado	Mariano Villén Sánchez	Fotógrafo
Idem	Francisco Alonso Castillejo	Fotógrafo

concentración antes de dar el salto a Ras Tikermin, donde los policías y gente del pueblo se han establecido antes de amanecer.

Llegan noticias de que el fuego es muy grande y de que en Ras Tikermin las municiones escasean.

Con gemelos –continúa diciendo Franco– se distinguen los grupos enemigos, ocultos en los espacios desfilados de la posición. Varios aeroplanos, volando sobre ellos, nos dejan escuchar el tableteo de sus ametralladoras. Se les ve trazar pequeños círculos sobre las barrancadas, ametrallando a los grupos enemigos. Vuelan tan bajo, que tememos que puedan alcanzarles los disparos. Otro aparato deja caer bombas que levantan negras humaredas. Todo el fuego se concentra en el pequeño espacio desfilado delante de la posición. Hay que ir en seguida, sin esperar la concentración de la columna.

Rápidamente van los legionarios ocupando las alturas de los flancos y llegamos a Ras Tikermin, adonde ha ido al galope la caballería. Relevamos a los jinetes, que encontramos en la loma anterior a la posición, y entramos en la misma los primeros legionarios²⁴.

Sin embargo, los problemas continuaban. En su asalto, los jinetes de Alcántara habían hecho fuego sobre las fuerzas de la policía indígena que se hallaban defendiendo la posición. Y no sólo eso. Aunque la posición se había salvado, los enemigos aún estaban próximos. Los ingenieros no podían llevar a cabo sus tareas si antes no se conseguía alejar al enemigo que todavía rodeaba la posición. Cuando las fuerzas del Tercio entraron en la posición, el capitán Arredonda le pidió a Franco que facilitase municiones a sus hombres para poder alejar al enemigo. Tras dos horas de combate, se habían quedado sin cartuchos. El comandante del Tercio se negó a dárselas y la policía indígena tuvo que esperar a que llegase la columna de municiones para poder abastecer a sus hombres. Mientras tanto tenía que contemplar cómo *“las fuerzas del Tercio recibieron fuego intenso del enemigo a tan corta distancia que en los primeros 150 ó 200 metros vióse obligado a detenerse y entró en la posición el comandante Franco quien me pidió le apoyase con mis fuerzas por serle imposible continuar el avance ante la proximidad del enemigo”*²⁵. En cuanto llegaron las municiones, el capitán Arredonda se echó fuera de la posición con sus hombres consiguiendo aliviar la situación del Tercio y permitiendo que pudiesen trabajar con tranquilidad los ingenieros.

Mientras tanto, la acción 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 en ese momento regresaba al aeródromo para repostar y volver de nuevo al frente. Mediante continuos relevos que duraron todo el día se logró que hubiese una escuadrilla continuamente en vuelo sobre el enemigo²⁶.

En cuanto a la forma en que se actuó aquel día, no hubo acuerdo previo entre los pilotos, pues era la primera vez que se encontraban en esa situación. Los aparatos, teniendo a la vista al resto de los miembros de la escuadrilla, se dirigían hacia los distintos núcleos de combate y se lanzaban al ataque.

El general Sanjurjo, en su declaración para el juicio contradictorio, recordaba al respecto:

“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*²⁷.

El repliegue

Los trabajos de fortificación y adacentamiento de la posición no llevaron mucho tiempo, en tres horas estaban hechos: reparar los parapetos de sacos terreros y disponer las alambradas de manera que dificultasen el asalto. Los convoyes habían llevado munición suficiente para unos cuantos días de combate y víveres para

²⁴FRANCO, Comandante. *Diario de una Bandera*. 1922. XV–Ras Tikermin.

²⁵IHCM. *Africa*. Leg. 265. Carp 38. Oficio del capitán Arredonda a su coronel Jefe.

²⁶GOMÁ ORDUNA, José. *Historia de la Aeronáutica...* pp. 150–154

²⁷Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.



casi una semana. Por lo demás, la posición de Tikermín, la mayor de las tres que se iban a dejar ocupadas, no exigió mucho trabajo pues tenía un frente estrecho.

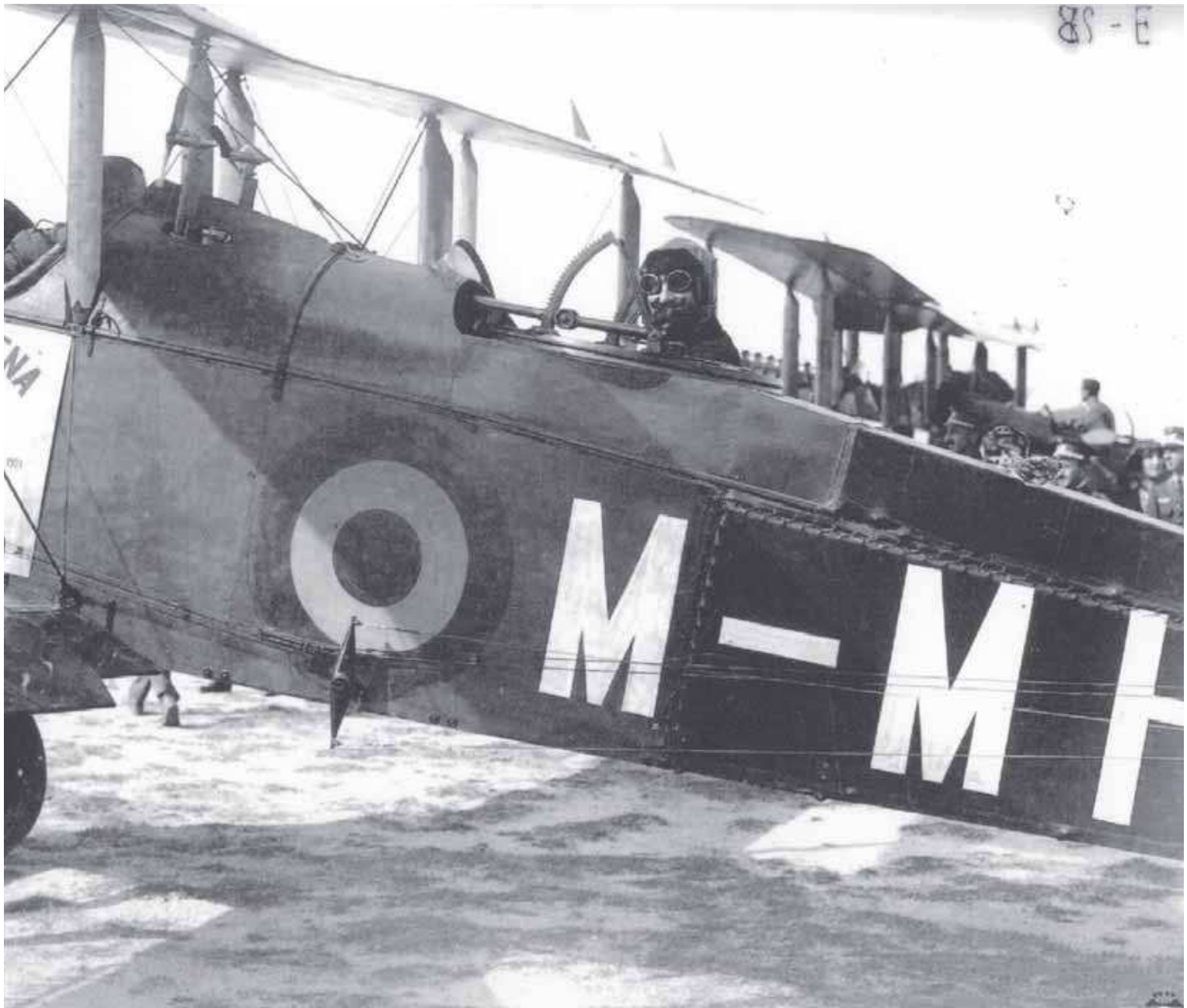
Una vez terminados los trabajos, quedó guarnecida la posición de Tikermín por dos compañías de fusiles, una de ametralladoras y una batería ligera. Las otras dos posiciones, Kalkul y Tensalek fueron ocupadas por una compañía cada una, y estaba previsto que en la torreta del puente quedase un destacamento del Tercio cuando se hubiesen retirado todas la tropas.

Hacia las dos de la tarde llegó el momento de comenzar el repliegue. La columna que había participado en la operación había de retroceder hacia el campamento de partida.

La maniobra era delicada, pues esos momentos solía aprovecharlos el enemigo para lanzar sucesivas oleadas de ataques. El repliegue había que hacerlo de forma escalonada, de manera que unas unidades fuesen protegiendo la retirada de las otras. Las últimas unidades que abandonarían sus posiciones, lógicamente, serían las de artillería que dejarían de batir el territorio enemigo una vez que las últimas tropas propias hubiesen repasado el río Kert, cosa que sucedió sobre las 6 de la tarde.

Por otra parte, el territorio en el que se desarrollaba la operación, correspondía a la kabila de Beni Said que tenía fama de ser especialmente enmarañada durante los combates en retirada pues sabía aprovechar con gran pericia los accidentes del terreno para protegerse de un fuego más intenso de la artillería. Ese fue otro motivo por el que se consideró decisiva la actuación del grupo de Havilland Rolls.

*Havilland DH.4 - Cartagena- pilotado por Pío
Fernández Mulero - SHYCEA.*



Llegada la hora, el fuego en las guerrillas de Infantería era intensísimo; los objetivos batidos por Artillería y Aviación se encontraban totalmente cubiertos de humo; destacábase multitud de explosiones blancas de los proyectiles de Artillería, entre las formadas por altas columnas de humo negro y denso de trillita de las bombas de Aviación. Todos los aviones atacaban entrando y saliendo en vuelo rasante en aquella imponente cortina de fuego, como si sus siluetas, puntos negros móviles sobre el enemigo, sirvieran de inocente objetivo a nuestra Artillería mientras ellos, al volar, dejaban caer fuerte y asombrosa cantidad de metralla. El capitán Carrillo lanzó un parte en el puesto de mando, diciendo: "hay mucho enemigo, tirad con artillería al mismo punto, pero con fuego rápido". En otro parte informó: "el enemigo se corre por los barrancos de la derecha del frente y aparecen otros núcleos numerosos por la izquierda". Era preciso contener a este enemigo valeroso y buen guerrero del momento de la retirada, que se echaba encima de las guerrillas cuando al desplazarse para alcanzar al grueso de la columna disminuía la densidad del fuego²⁸.

El capitán Fernández Mulero había sido jefe de la escuadrilla de Zeluán hasta el desastre de Annual y había participado en acciones tan comprometidas como el repliegue de Annual. El día de Ras Tikermin tuvo la oportunidad de participar en el combate desde una triple perspectiva: como piloto de la tercera escuadrilla, la de Gallarza, como jefe de talleres del grupo de escuadrillas, y, además, ese día en concreto, como jefe de escuadrilla, pues Gallarza se encontraba enfermo²⁹.

Como piloto participó con su avión en el combate desde el aire. En plena acción observó cómo era derribado uno de los aparatos, así que cuando consumió su munición, regresó al aeródromo, cogió un coche y se trasladó hasta donde estaba el aparato para recuperarlo o, por lo menos, desmontar el armamento.

El avión al que quería llegar era el "Murcia 3", "María de la Fuensanta", de la segunda escuadrilla. Pilotado por el capitán Ureta, llevaba al teniente Arizón como observador. Había recibido varios impactos en el radiador y en la hélice, y tuvo que tomar tierra en las inmediaciones de Kalkul. El aeroplano se había roto, pero los tripulantes no habían sufrido ninguna consecuencia.

Estando allí, el capitán Mulero pudo presenciar las maniobras de los aviones durante la retirada. Había acabado de desmontar y ordenar el traslado al aeródromo del "Murcia 3" cuando fue derribado el capitán Ferreiro que consiguió aterrizar con normalidad entre Kalkul y Tenmasalek.

La retirada continuaba y también la acción de los aeroplanos. Casi al tiempo que aterrizaba el capitán Ferreiro con el "Salamanca 2", el capitán Mulero observaba cómo "varios aviones bombardearon a escasa altura, unos 300 metros sobre el terreno, llamándole la atención uno de ellos que volaba sobre la guerrilla a 100 metros aproximadamente. Este avión pasó a los pocos minutos sobre la posición de Kalkul normalmente y con el motor en marcha, parándose éste y viendo que el avión viraba y tomaba tierra. Se trasladó inmediatamente en automóvil al lugar del suceso, encontrando el avión con la hélice y el tren de aterrizaje rotos por haber tomado tierra con el viento de costado"³⁰.

Se trataba del "H-39" de la primera escuadrilla. Pilotado por el teniente Hidalgo de Quintana era la tercera salida que había hecho. Después de arrojar todas bombas había emprendido un reconocimiento de los barrancos cercanos a las posiciones ocupadas para recoger datos y llevárselos al Alto Mando. A la altura de Ras Tikermin el aparato fue tocado por una fuerte descarga. El piloto recibió disparos en el pecho, la pierna y el brazo. Aun así consiguió ir dirigiendo el aparato hacia las líneas propias. Sin embargo la pérdida de sangre fue tan rápida que perdió el conocimiento. El observador, teniente Bellod, percibió una reacción extraña del aparato y enseguida observó el desmayo del piloto. Tomó los mandos y llevó el aparato sobre el río Kert. Consiguió hacerlo 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.

Además del capitán Mulero y un destacamento del 14º ligero de Artillería, cuyo médico atendió enseguida al teniente herido, uno de los primeros en llegar al lugar del accidente fue el general Sanjurjo. En ese momento se estaba retirando desde el puesto de mando en Kalkul a la posición de Tazarut para dirigir desde allí la retirada. Tanto él como el coronel Despujols, su jefe de Estado Mayor, destacaron la eficacia de todos los aviadores durante toda la operación y en la retirada y la pericia de los pilotos que habían sido tocados para llevar los aparatos dañados hacia territorio propio y no retrasar el repliegue. "La retirada de nuestras tropas había co-



Vista aérea del aeródromo de Tauima (año 21) - AGA.

²⁸GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica...* pp. 150-154

²⁹IHCM. Africa. Leg 4. Recompensas 1922-26. Expediente para la Medalla Militar de D. Pío Fernández Mulero. Declaración de D. Joaquín González Gallarza.

³⁰IHCM. Africa. Leg 34. *Alta Comisaría de España en Marruecos. Orden General del 25 de Agosto de 1922. Tetuan.* En la que se recoge la instrucción del juicio contradictorio a favor de los tenientes Agustín Hidalgo de Quintana y Ricardo Bellod Keller por los hechos del 22 de diciembre de 1921 en Ras Tikermin. Declaraciones del capitán Fernández Mulero.



menzado a las 15.00 y únicamente tuvieron que retrasarla los que ayudaron a desmontar el avión y cargarlo en camiones, operación que se realizó con mucha rapidez⁶¹.

BALANCE

Todas las unidades terrestres consiguieron regresar a pernoctar a sus posiciones de partida, desde donde sus jefes redactaron y firmaron los correspondientes partes de novedades.

El general Berenguer enviaba un telegrama al Comandante General desde Hianen, su cuartel general, a las 21, 45:

"... participo a V.E. que, en cumplimiento de la orden general del 20, se ha efectuado el paso del río Kert, ocupándose en su orilla izquierda las posiciones de Ras Tikermin, Calcul y Tensalek por las fuerzas a mis órdenes.

*El enemigo no ofreció resistencia al paso del río y ocupación de las citadas posiciones, al parecer sorprendido por nuestro avance, reaccionando después y oponiéndose enérgicamente a la fortificación de las mismas, con mayor ímpetu por la mañana en Ras Tikermin y por la tarde en Tensalek, siendo batido en toda la línea y quedando quebrantado, pues hostilizó ligeramente nuestro repliegue, no obstante terminar la entrada de las columnas en el campamento de Hianen a las 21..."*⁶².

Sin embargo, la jornada de Tikermin fue dura. Hubo 90 bajas, 11 muertos. La unidad que salió peor parada fue el Tercio, con ocho muertos de los que dos eran oficiales y 50 bajas en total. Las tropas indígenas también salieron malparadas. Los regulares tuvieron 3 bajas entre sus oficiales, y entre suboficiales y tropa indígena, 13 bajas más.

Uno de los oficiales heridos era el teniente de Regulares Ricardo Burguete Reparaz, que participó con el segundo Tabor en la toma de Tensalek al otro lado del vado, en el mantenimiento de esa posición y en la retirada de ella. Su teniente coronel –Nuñez de Prado– lo cita como distinguido en el parte que envía al coronel Saro⁶³. También participó como teniente de Artillería del Regimiento Mixto de Melilla, Alfonso Carrillo Durán, hermano de José volaba ese día como observador de la primera escuadrilla⁶⁴.

En el parte de Aviación del día 22 de diciembre se decía: *"En el día de hoy se han hecho 29 vuelos, permaneciendo en el aire 20 horas, 52 minutos (falta de cronometrar el avión del teniente Hidalgo).*

*Se han arrojado 219 bombas y se ha hecho fuego de ametralladora"*⁶⁵.

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.

*[...]Ya han concluido para siempre las diferencias de criterio: el que no vuela bajo en misión de cooperación al combate de Infantería no cumple con su deber. Esta es la magnífica moral que supo implantar aquella oficialidad, impulsada por el coronel Soriano, en constante y honrada emulación para dar prestigio inmaculado a la Aviación española. Inmortalicemos un nombre: Ras Tikermin"*⁶⁶.

Aún así, a la vista de los derribos del día 22 de diciembre en Ras Tikermin, el general Echagüe se vio en la obligación de llamar a la prudencia a sus hombres: *"Es de todo punto necesario oponerse por todos los medios a que los méritos de la Aviación se establezcan sobre la cifra de muertos y de heridos. La valentía de los aviadores está, desde luego, sentada [...] Pero hay que huir de que, en el momento en que la intervención de la aviación en la campaña empieza a tomar serias proporciones, el servicio sea invadido por el ambiente que desgraciadamente ha dominado nuestro Ejército: el de medir la magnitud del mérito y de la utilidad prestada por todo el riesgo y el daño que en el servicio se corre y se cosecha [...] La aviación no debe seguir un camino por el que se multiplicarían las víctimas, se producirían héroes y se perdería material en abundancia con grave perjuicio del real valor de su acción en la campaña, que es su objetivo primordial, sino que aquél se conseguiría, y cada día en mayor escala, si todo el*

⁶¹Alta Comisaría de España en Marruecos. *Orden General del 25 de Agosto de 1922*. Declaraciones del coronel Despujols.

⁶²IHCM. África. Leg 265. carp. 38.

⁶³Burguete, Nuñez de Prado y Carrillo llegarían a ser nombres importantes en la aviación española. Quizá lo que presenciaron ese día sobre el río Kert les animó a decidirse por la aviación. En concreto Burguete se apuntó al curso de pilotos en cuanto le dieron el alta en el hospital.

⁶⁴Alta Comisaría de España en Marruecos. *Orden General del 25 de Agosto de 1922*. Declaraciones del teniente Carrillo Durán.

⁶⁵IHCM. África. Leg 265. carp. 38.

⁶⁶GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica...* pp. 150–154.

personal volante se somete con perfecta disciplina de que debe dar ejemplo a las órdenes y consejos de sus jefes jerárquicos [...] para obtener en cada caso el máximo rendimiento³⁷.

Trasluce estas palabras dos preocupaciones que albergaba el general a la vista de los acontecimientos no sólo de la última semana, sino del último semestre. El afán de protagonismo había sido en buena medida una de las causas del desastre de Annual y no quería que se adueñase de sus hombres. Además, la aviación se había mostrado como instrumento eficaz en las operaciones militares. Sería contraproducente desbaratar tan buenas perspectivas por un exceso de individualismo.

El sólo hecho de que se incoase el expediente para la Laureada es ya de por sí significativo. El ir y venir de la historia y de los reglamentos impidieron que el expediente llegase a buen puerto³⁸, de todas formas, sirva para corroborar el cambio sustancial que había dado la aviación en esa jornada el dictamen de un militar tan experimentado como Sanjurjo:

“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 Fernando”³⁹.

FUENTES

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

BIBLIOGRAFÍA

- *Historia de las campañas de Marruecos*, tomos III y IV. Servicio Histórico Militar.
- ACEDO COLUNGA, Felipe. *El alma de la aviación española*. Espasa—Calpe. Madrid, 1928.
- ATIENZA RIVERO, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Fundación Aena, Madrid, 1994.
- AZAOLA, “Canario”. “Aeroplanos del pueblo” en *Aeroplano* núm. 3, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, 1985.
- AZAOLA, “Canario”. “Guerra en Marruecos” en *Aeroplano* núm 3, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, 1985.
- GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica Española*. Madrid, 1950.
- HERRERA ALONSO, Emilio. *Cien aviadores de España*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2000.
- HERRERA, Emilio. *Memorias*. [Edición de Thomas F. Glick y José M. Sánchez Ron], Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1988.
- HIDALGO DE CISNEROS, Ignacio. *Cambio de rumbo*. Ikusager, Vitoria—Gasteiz, 2001.
- *Historia de la aviación española*. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Madrid. 1988.
- LÁZARO ÁVILA, Carlos. “Las primeras acciones nocturnas de la aviación militar española (1919–1924)”, en *Aeroplano* núm. 15. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 1997.
- LÁZARO ÁVILA, Carlos. *La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909–1927) en Las Campañas de Marruecos: (1919–1927)*. Coordinación a cargo de Antonio Carrasco. Almena, Madrid, 2001.
- MONTERO RONCERO, Antonio. “Manuel Cascón: 60 años de silencio”, en *Aeroplano* núm. 17. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 1999.
- PRIETO, Indalecio. *Convulsiones de España*. México, 1967.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Francisco Franco y su tiempo*. Fundación Nacional Francisco Franco, Madrid, 1984.
- WARLETA CARRILLO, José. “El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier”, en *Aeroplano* núm. 5. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 1987.

³⁷Telegrama del general Echagüe a las escuadrillas de Melilla (26–XII–1921) Citado por ACEDO COLUNGA, Felipe. *El alma...* Pág. 31–33.

³⁸Nos referimos a la llegada de Primo de Rivera con su peculiar política militar y al propio reglamento de la orden de San Fernando que, era especialmente restrictivo en cuestiones aeronáuticas donde se suponía que, aparte del número de bajas necesario, era imprescindible volver con el aparato al aeródromo.

³⁹Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.