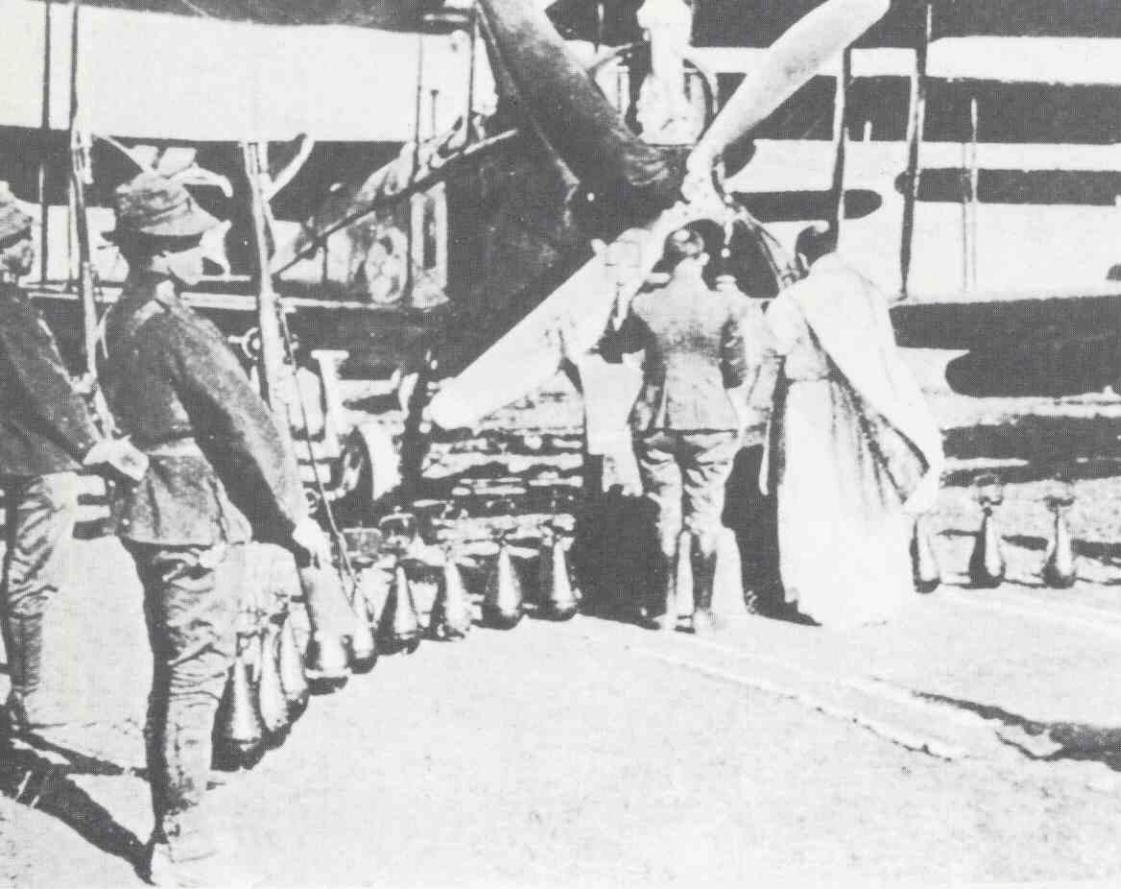


Guerra en Marruecos

"Canario" Azaola

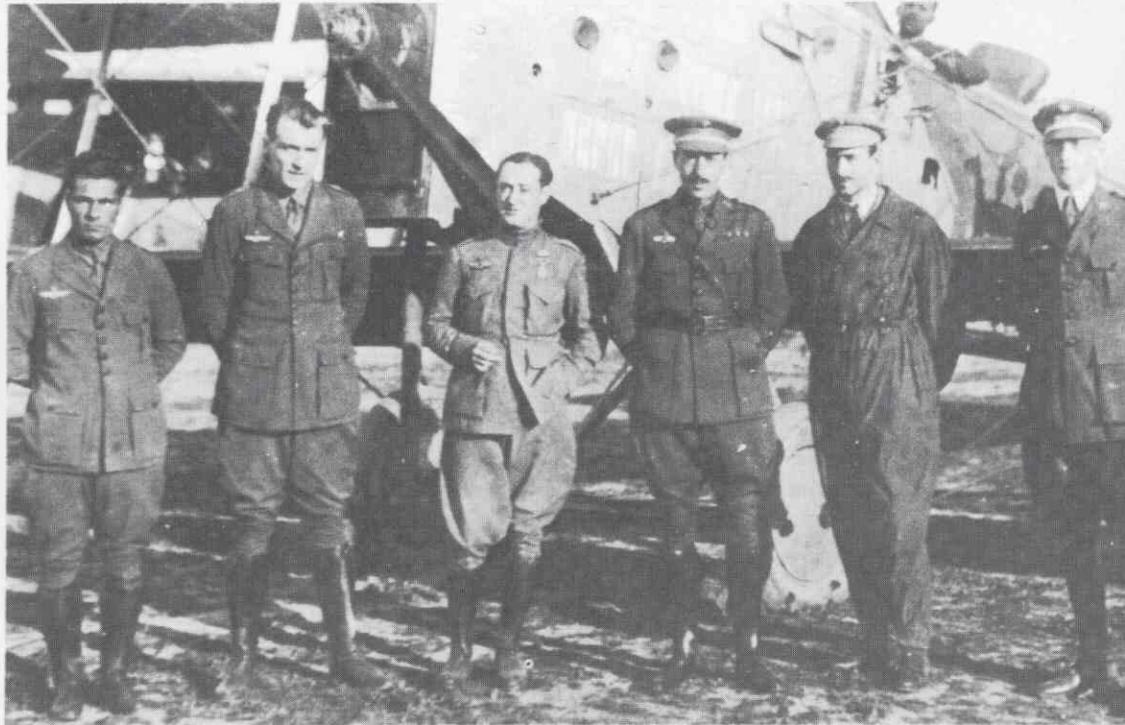
Desde aquel 3 de septiembre de 1913, en que cinco aeroplanos de la escuadrilla española trasladada a Tetuán, realizan su primer vuelo de guerra, hasta el emotivo 11 de julio de 1927, cuando apaciguado el territorio, nuestros aeroplanos en formación, sobrevuelan los lugares donde habiéndose librado los más sangrientos combates, transcurre un dilatado periodo —demasiado largo lamentablemente— en el que los soldados de España lucharon en Marruecos. La Aviación, con más corazón que medios, en apoyo a sus compañeros de tierra, llevó a cabo una meritísima labor, que en ocasiones —11 Laureadas y 24 Medallas Militares individuales lo certifican— puede calificarse de heroica; realmente, no podía ser de otra forma, cuando en los aeródromos eran corrientes aquellas "consignas" de: "Hay que echarle salero a los servicios", o la tan simple como desafiante frase de: "Al toro" y se practicaba aquel "vuelo a la española" que a propios y extraños siempre impresionó.

De aquellos días de guerra en Marruecos, hemos seleccionado este puñado de fotografías.



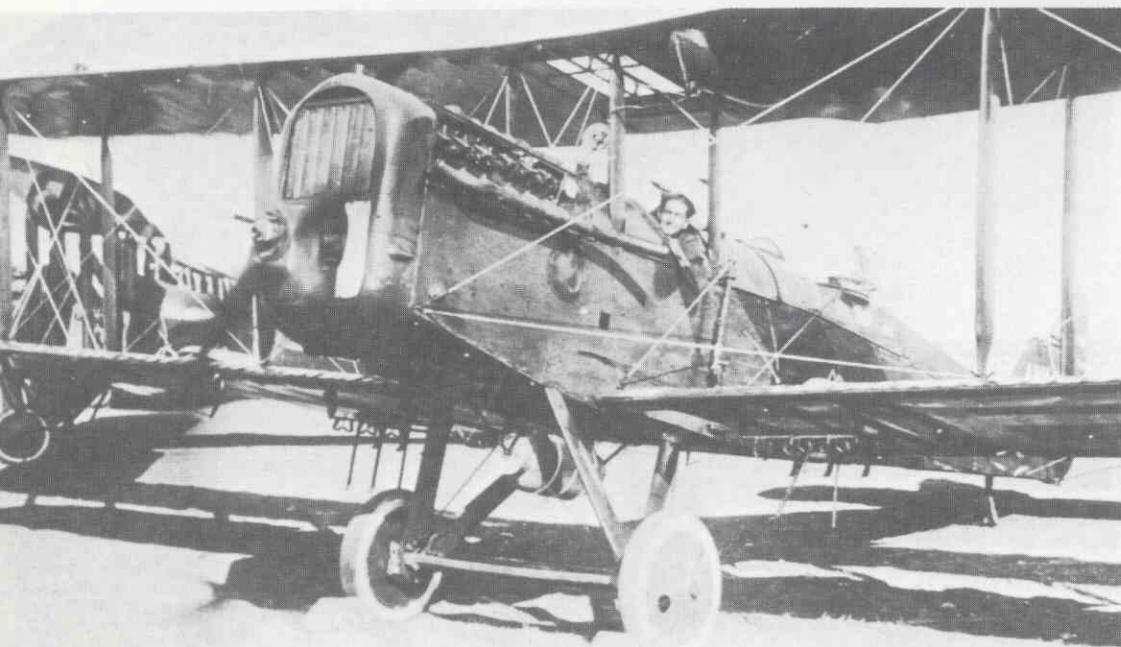
▲ En 1921 se celebra en el aeródromo de Tauima la festividad de Nuestra Señora de Loreto; los actos comienzan con la tradicional misa de campaña; el retablo del altar lo constituye un "Haviland Rolls" (DH-4) y a falta de flores y plantas se recurre a las clásicas bombas de entonces para adornar el conjunto.

Un día cualquiera en Tetuán, Melilla o Larache, los mecánicos "dando el callo" como siempre, ponen a punto los aeroplanos para la próxima misión. Los 375 CV del Rolls Royce "Eagle" VIII que montan los DH-4, comienzan a rugir. ▼



▲ En el invierno de 1921 vemos en Tetuán a los pilotos de la Escuadrilla "Los Clavileños"; de izquierda a derecha: los legionarios argentinos Fausto Iglesias y Juan José Estegui; teniente Jacobo Armijo, muchos años después, fundador y director de la revista "Avión"; capitán Martín Prat, jefe de la escuadrilla; teniente Palacios y teniente Lacalle Larraga, con el tiempo Ministro del Aire.

"Los Clavileños" lucían en sus monturas, en el costado de los "Breguet XIV" a Don Quijote sobre el legendario "Clavileño" y contaba Armijo en sus estupendas "Memorias de un aviador" (20 capítulos en Revista "Avión" III/1950-II/1952) que: "alguien dijo que faltaba a la grupa "Sancho", pero acordamos suprimirlo, para que los observadores no lo tomaran mal".





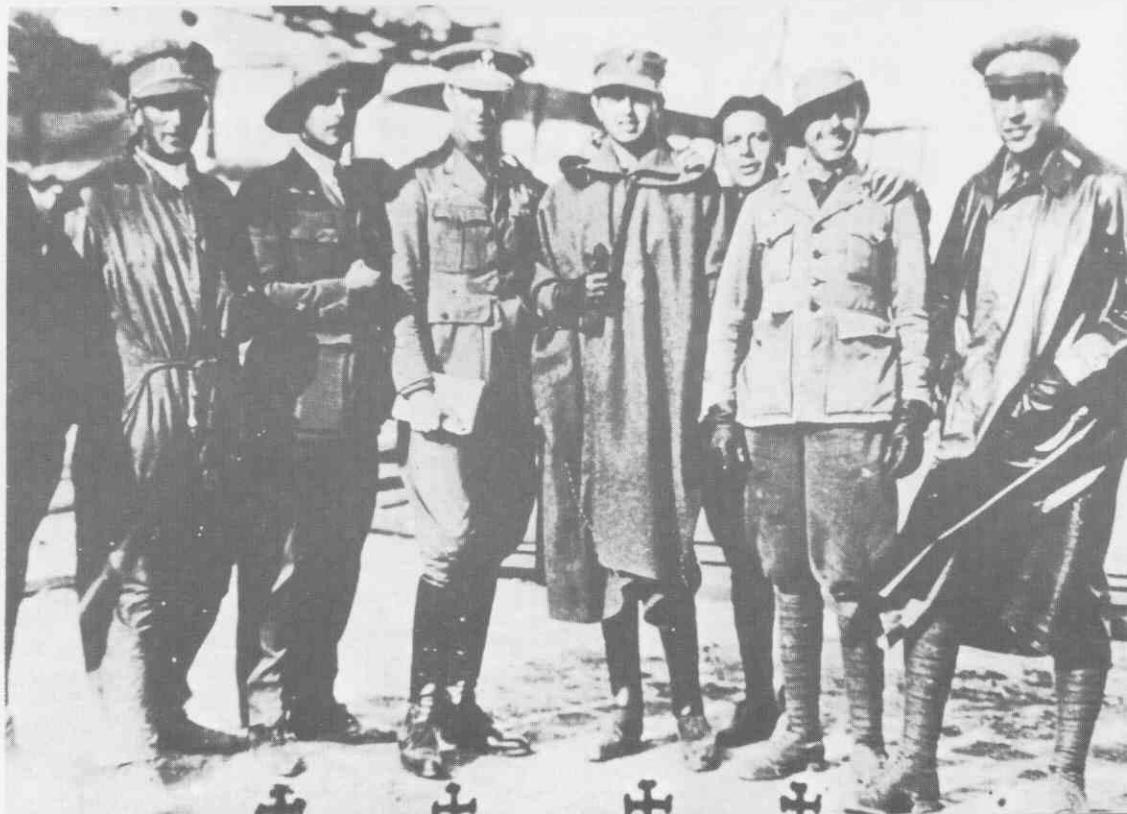
Como el Napier E (430 CV) de los nuevos DH-9, era mucho mejor que el "Rolls" (375 CV), sus tripulantes, con la seguridad de que ya no se quedarían "tirados", eligieron como emblema la cruz esvástica, que mitológicamente debe de significar algo así como "irás y volverás". El referido emblema puede verse sobre la banda distintivo del jefe de grupo, que luce el "Napier" en su fuselaje.

Ultimas operaciones en Marruecos, la columna del teniente coronel Capaz, felicita a la Aviación: MUY BIEN.

Algunas veces al regresar de los servicios, bien por estar tocado el aparato, el piloto o ambos, la toma no era todo lo buena que era de desear, así le ocurrió a este "Bristol", que se quedó "bebiendo agua", como se decía entonces.



En este grupo de aviadores, vemos (de izquierda a derecha) al teniente Abelardo Moreno Miró; teniente de ingenieros Arturo González Gil, creador años más tarde con Pazó, de las avionetas "GP"; teniente de infantería José M.ª Ibarra Montis, el célebre "Tenorino"; teniente de ingenieros Enrique Mateo Lafuente, quien perdería la vida poco después, junto al teniente Morenés, al chocar sobre Melilla los "Martinsyde" que pilotaban; teniente de infantería Bernardo Salgado, quien "halló gloriosa muerte de un balazo en el corazón, en ese corazón tan noble que aún latió algunos segundos, para intentar salvar la vida de su observador (capitán Vilas) y llevar el aparato a las líneas amigas"; recogido Vilas gravemente herido, en su agonía repetía: Salgadito ¡qué valiente! ¡qué valiente!; a continuación, el capitán de infantería Antonio Ferreiro Navarro; capitán de artillería José Carrillo Durán, caído en combate el 28-IX-1924, de él, con la perspectiva que da el tiempo y sin apasionamiento, diría Kindelán en 1948: "Fue el hombre mejor dotado que ha pasado por la Aviación Española"; finalmente vemos al capitán jurídico Felipe Ace-do Colunga, autor de "El Alma de la Aviación Española" (Espasa Calpe-1928).





El "Bristol" (F-2B "Fighter") fue un aparato ideal para el tipo de guerra que se llevaba a cabo en Marruecos. El 8 de mayo de 1926, catorce aparatos, uno tras otro, protegiendo al anterior, realizaron sobre el Zoco Telata de Aslef una nueva y efectiva modalidad de ataque, la cual adquiriría carta de naturaleza en la Guerra Civil, donde se conocería con el nombre de "cadena".



A pesar del riesgo, las adversidades, las penurias... nunca faltó el humor como nos lo demuestra este gracioso muñeco, que con aspecto de marioneta, volaba sujeto a uno de los montantes de un "Havilland Rolls".



Carrillo, con su clásica cabeza rapada y su tez morena, aparece junto al primer "Bristol" (el M-AA-FA) que se adquirió, con el que, en compañía del capitán Manzaneque, llegó a Melilla el primero tras el desaste de Annual.

Carrillo fue de todo; observador, piloto, jefe de escuadrilla y finalmente de aquel grupo dotado de "Havilland Rolls" que comúnmente se conoció por "Grupo Carrillo". Sus grandes cualidades y su valor, le hicieron merecedor de la Medalla Militar individual. De él se escribió* "cabeza y corazón de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, investido de todas las virtudes de los héroes; cuando el número de sus hazañas rayaba ya en lo increíble, cuando se aproximaba al millar el número de balazos que había recibido en su avión, cuando ya volando con él habían sido muertos o heridos tres observadores, cayó...". Fue un día de nubes bajas y viento borrascoso en que el resto de las escuadrillas se quedó en tierra; el "Grupo Carrillo" salió a atender la llamada urgente y apremiante de sus compañeros de tierra; su jefe fue ascendido a comandante por Méritos de Guerra.

*Iba el ciento veintisiete
en busca de buenos blancos,
ya se sale, ya se mete
por cortados y barrancos.*

*Cuando el Cucufate vil
vio un grupo de sarracenos
formado de unos dos mil
moro más o moro menos.*

*Loco el hombre de alegría
ante tamaña ocasión
exclamó ¡esta es la mía!
y organizó la función.*

*Colgado del tirador
bombas y bombas lanzaba
y cuando más atinaba
tiraba con más ardor.*

*Los cielos ¡ay! son testigos
de que era una gran faena
si hubieran sido enemigos,
más no lo eran ¡qué pena!*

*Para perpetuar la hazaña
y de Cucufate el valor
Amarusen, ya tranquilo,
le regaló un visor.*

En cierta ocasión, volando el teniente Cipriano Rodríguez (el famosísimo y legendario "Cucufate" como observador del Breguet número 127, equivocó el objetivo y llevó a cabo el "histórico" bombardeo a la harca de Amarusen, los únicos moros amigos que nos quedaban en Melilla. A él dedicó el entonces teniente Manuel Negrón el sabrosísimo romance que se reproduce en la fotografía adjunta. ■

