

La Aviación en el socorro a Tifarauin

EMILIO HERRERA ALONSO,
Coronel de Aviación

"Para el aviador la muerte no es el sacrificio de un instante, sacudido por la emoción que exalta los corazones: es la disposición espiritual de todos los momentos; sencilla, natural, sin afectación".

(F. Acedo Colunga. "El alma de la aviación militar española").

ANTECEDENTES PROXIMOS

EN la primavera de 1923, el anhelo de alcanzar Alhucemas era un fantasma obsesivo que gravitaba sobre las tropas españolas de la zona oriental de Marruecos. La peligrosa situación creada por la línea de posiciones encaramadas en los montes de la kabila de Beni Ulixech, con la consiguiente servidumbre de convoyes y relevos realizados a través de un terreno abrupto, imposible, surcado de barrancadas y contrafuertes, y la absurda inmovilidad impuesta desde Madrid al hacer detenerse el avance cuando las operaciones militares empezaban a dar frutos políticos entre los habitantes de las kabilas insumisas, hacían que únicamente la Aviación, penetrando día

tras día en el territorio rebelde y llevando a él la acción militar de España con bombardeos a zocos y aduares, recordara a los pobladores de aquél que el Ejército español estaba allí, decidido a acabar con la rebeldía.

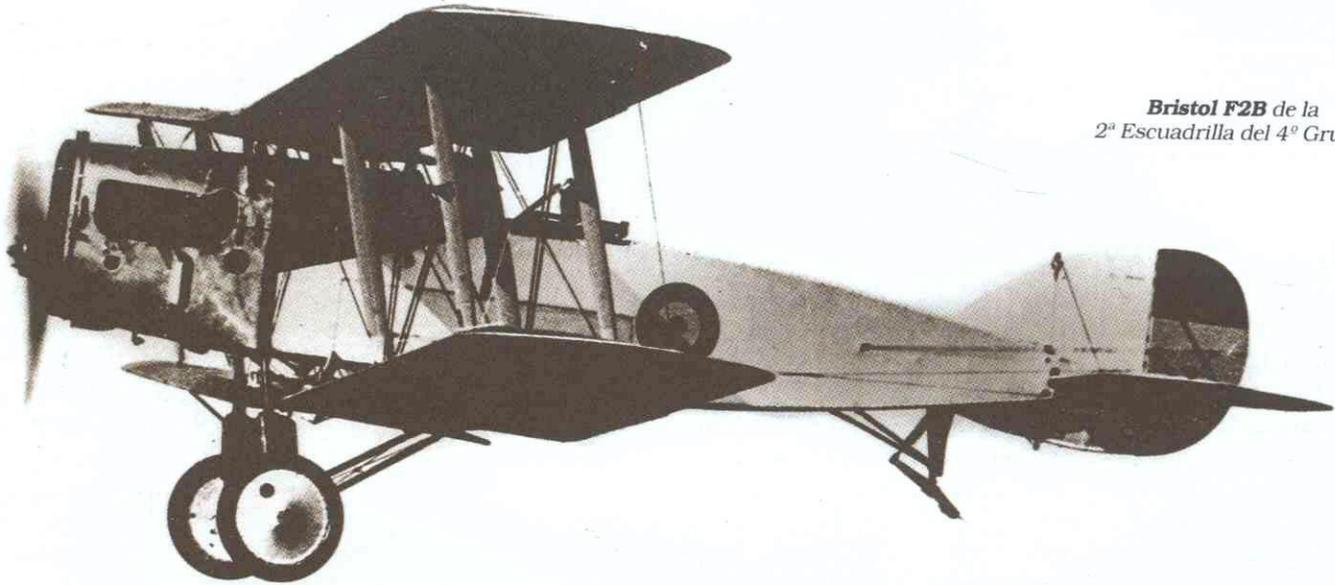
No era esto, sin embargo, suficiente para Abd el Krim el Jatabi que, engañado por la inactividad de las fuerzas españolas que él en su megalomanía achacaba a impotencia de éstas ante sus harkas, y ensoberbecido por su armamento, fortalecido y actualizado con las adquisiciones de material hechas con los 4.000.000 de pesetas que en enero había recibido como rescate de los prisioneros de Annual y Monte Arruit, lanzó ataques en todo el frente, especialmente en el incómodo saliente que constituían las posiciones de Tizzi Assa y



Tifarauin y avanzadilla. (Foto tomada por el capitán Baeza días antes de caer derribado en el abastecimiento de la posición).

Tizzi Alma, atalayas avanzadas de la línea española, y ambas de difícil acceso para los convoyes.

Los combates desarrollados en los últimos días de mayo y primeros de junio en la hoyada de Tafersit y en las márgenes de los ríos Bu Hafora y Jel-li, habían sido extraordinariamente duros y violentos, y en ellos hubo de emplearse a fondo la Aviación para resolver una situación que se había vuelto más que delicada para las armas españolas, al quedar aisladas varias posiciones; muy numerosas fueron las bajas que se causaron a los moros en bombardeos a pocos metros del suelo, pero expuestos así al denso fuego de fusil y ametralladora de los rifeños, los aeroplanos fueron repetidamente alcanzados, cuatro de ellos resultaron derribados, murieron dos aviadores y resultó gravemente herido otro.



*Bristol F2B de la
2ª Escuadrilla del 4º Grupo.*

Las fuerzas de Abd el Krim, impidiendo el paso de los convoyes a Tizzi Assa y Tizzi Alma, convirtieron en crítica la ya difícil situación de ambas posiciones y, pese a la intensidad con que las escuadrillas de los Grupos 3º y 4º actuaron los días 30 y 31 de mayo, no lograron las tropas romper el frente enemigo. Los abastecimientos arrojados por los aeroplanos, en los primeros días de junio, sobre Tizzi Assa, volando a menos de 15 metros de altura para precisar los lanzamientos y que los bultos cayeran dentro del reducido perímetro de la posición, no bastaban, y se veía que de no llegar en breve un convoy por tierra, caería aquélla en manos del enemigo que, compuesto por aguerridos kabileños de Tensaman, Beni Urriaguel y Beni Tuzin, principalmente, estaba establecido en fuertes posiciones desde las que impedía el avance de las columnas que trataban de abrir paso al convoy.

Finalmente, tras tres días de durísimos combates en que las tropas derrocharon bravura y tesón, sufriendo más de 500 bajas entre las que se contaba el Jefe del Tercio, teniente coronel Valenzuela, que halló gloriosa muerte, se logró pasar el convoy y salvar las posiciones cuyos defensores habían resistido heroicamente. Fueron derribados cinco aeroplanos y heridos dos aviadores, uno de ellos, grave, el teniente coronel Kindelán, Jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, y ganaron la Medalla Militar los capitanes José Carrillo y Rafael Llorente.

Pero de nuevo, en lugar de explotar el rotundo éxito, acosando sin tregua a los desmoralizados moros, se cayó por orden del Gobierno en la inactividad anterior, en contra de la opinión del general Martínez Anido, Comandante General de Melilla, que había presentado un detallado proyecto de operaciones que comprendía la acción terrestre, naval y aérea, cuyos objetivos eran el castigo de la kabila de Beni Urriaguel y la ocupación de Alhucemas. El general Martínez Anido presentó su renuncia, que fue aceptada, y entregó el mando al general Echagüe, 2º Jefe de la Comandancia.

LA POSICION DE TIFARAUIN QUEDA CERCADA

A PENAS repuesto del duro castigo recibido ante Tizzi Assa, y ante la incomprensible actitud estática de los españoles que tanto le beneficiaba, pensó Abd el Krim tomar la iniciativa y recuperar así el prestigio que, bastante mermado por el fracaso en conquistar aquella posición, le era necesario para mantener su postura política al frente de la fantasmal "República del Rif" por él creada. Decidió, en consecuencia, atacar la línea española entre Farha y Afrau, y conquistar alguna posición para de ello hacer otro Igueriben.

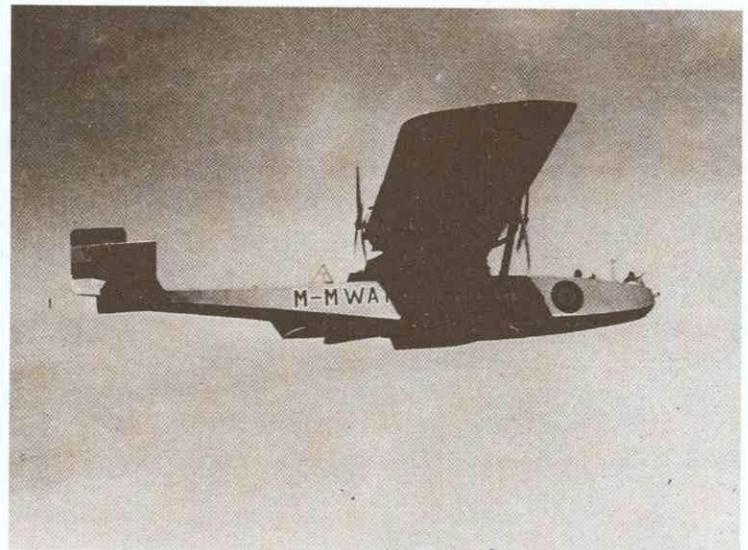
El 13 de agosto, tres días antes de que el general Martínez Anido dejara Melilla, en el reconocimiento aéreo que como todos los días se llevó a cabo a vanguardia de las líneas, descubrieron los aviadores

concentraciones anormales de moros. En el Diario de Operaciones del 3º Grupo, en la anotación correspondiente a aquel día, se lee:

"Por la escuadrilla de servicio se ha recorrido el frente observando que continúan los trabajos de fortificación entre el Uddía y Tauarda. Se nota abundancia de gente en los poblados en toda esa zona y tránsito entre unos y otros por los barrancos.

Se observa también gente en el poblado de Sidi Abdalá y nuevas obras en la vertiente meridional del Yebel Uddía, así como en el morabo. Tirotearon a los aparatos. Bombas arrojadas: 80".

Por la tarde, los Bristol F2B de la 1ª escuadrilla del 4º Grupo realizaron reconocimiento fotográfico, bombardearon Abdelazis y algunos poblados del Yebel Uddía y ametrallaron concentraciones. Los hidros —Dornier "Wal" y Savoia S-16 bis— de la base de El Atalayón,



Dornier "Wal" nº 6, dirigiéndose a Afrau.

bombardearon algunos poblados entre la costa y Mehayast, y la desembocadura del uad Tasaguin.

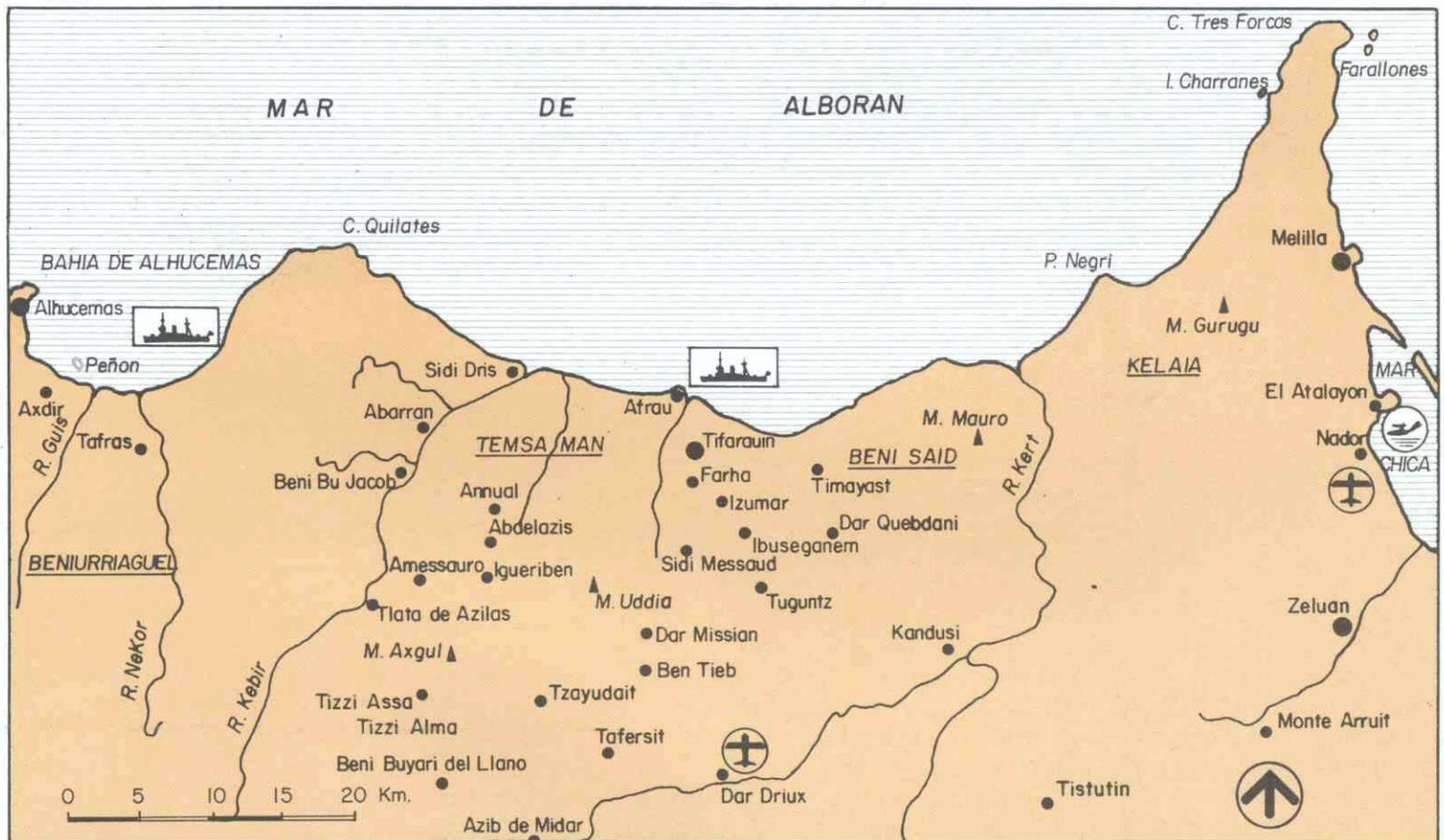
El martes, 14, la 2ª escuadrilla del 3º Grupo observó en su reconocimiento que, como el día anterior, era grande la actividad enemiga en los trabajos de fortificación, siendo sintomático que no se hubiera celebrado ningún zoco de Tlata;* por la tarde fue descubierto un fuerte grupo de moros atravesando el uad Kebir a unos 4 kilómetros de la costa. El 15 había ya nutridas concentraciones enemigas en las inmediaciones de Tifarauin, viéndose como los moros se iban estableciendo en todas las alturas dominantes de los alrededores.

La posición de Tifarauin, establecida en un cordal de los que los montes de Beni Said lanzan hacia la costa, y a unos 4 kilómetros del mar, estaba constituida por un recinto principal, estrecho y alargado, y una avanzadilla en la prolongación del eje principal de aquél, ambos rodeados por la misma alambrada, y estaba guarnecida por una compañía de Infantería, media batería, una sección de Ingenieros y un pelotón de Policía Indígena; el jefe de la posición era el capitán de Infantería Rodríguez Almeida, y tenía con él tres oficiales de su

"El Grupo ha reconocido el frente, bombardeando concentraciones y obras enemigas. Existe mucho enemigo, especialmente en el frente Izumar-Afrau, en Yebel Uddía y en Beni Buyari del Llano. Han hecho intenso fuego sobre los aeroplanos alcanzando a varios, uno de los cuales tuvo que descender en Quebdani. Bombas arrojadas: 148".

El viernes, 17, Tifarauin estaba ya totalmente aislada y cercada por más de 8.000 harkeños; éstos, en sus ataques a la posición, llegaron hasta las alambradas, siendo allí rechazados por las bayonetas de los defensores.

De Dar Quebdani salió una columna formada por una bandera del Tercio, un batallón de Infantería, una batería de montaña y servicios, al mando del teniente coronel Pintado, dispuesta a llegar a Tifarauin, pero apenas rebasado Farha, fueron recibidas las fuerzas españolas por el nutrido fuego de un enemigo que, aprovechando bien el abrupto terreno que tanto le favorecía, forzó a los legionarios, que marchaban en vanguardia, a detenerse y pegarse al terreno, por lo que el jefe de la columna, ateniéndose a la orden que tenía de



Arma, uno de artillería y otro de Ingenieros, este último, alférez Ramón Topete Hernando, era muy popular y tenía muchos amigos entre los aviadores.

Al amanecer del 16 se comprobó en Tifarauin que estaba cortada la comunicación telefónica con Farha, y el destacamento que para recorrer la línea y reparar lo que se pensaba era una avería salió de la posición, fue obligado por el fuego enemigo a replegarse sin haber podido realizar su propósito. Tampoco permitieron los moros a la guarnición de Tifarauin hacer aguada aquel día.

Casi a la misma hora de aquella mañana fueron simultáneamente atacadas las posiciones de Tizzi Assa, Tizzi Alma y Tifersit, siendo rechazado en todas ellas el enemigo; ya no cabía duda de que no se trataba de esporádicas acciones de los rifeños; se estaba ante un intento de gran importancia. Diría aquel día el Diario de Operaciones del 3º Grupo:

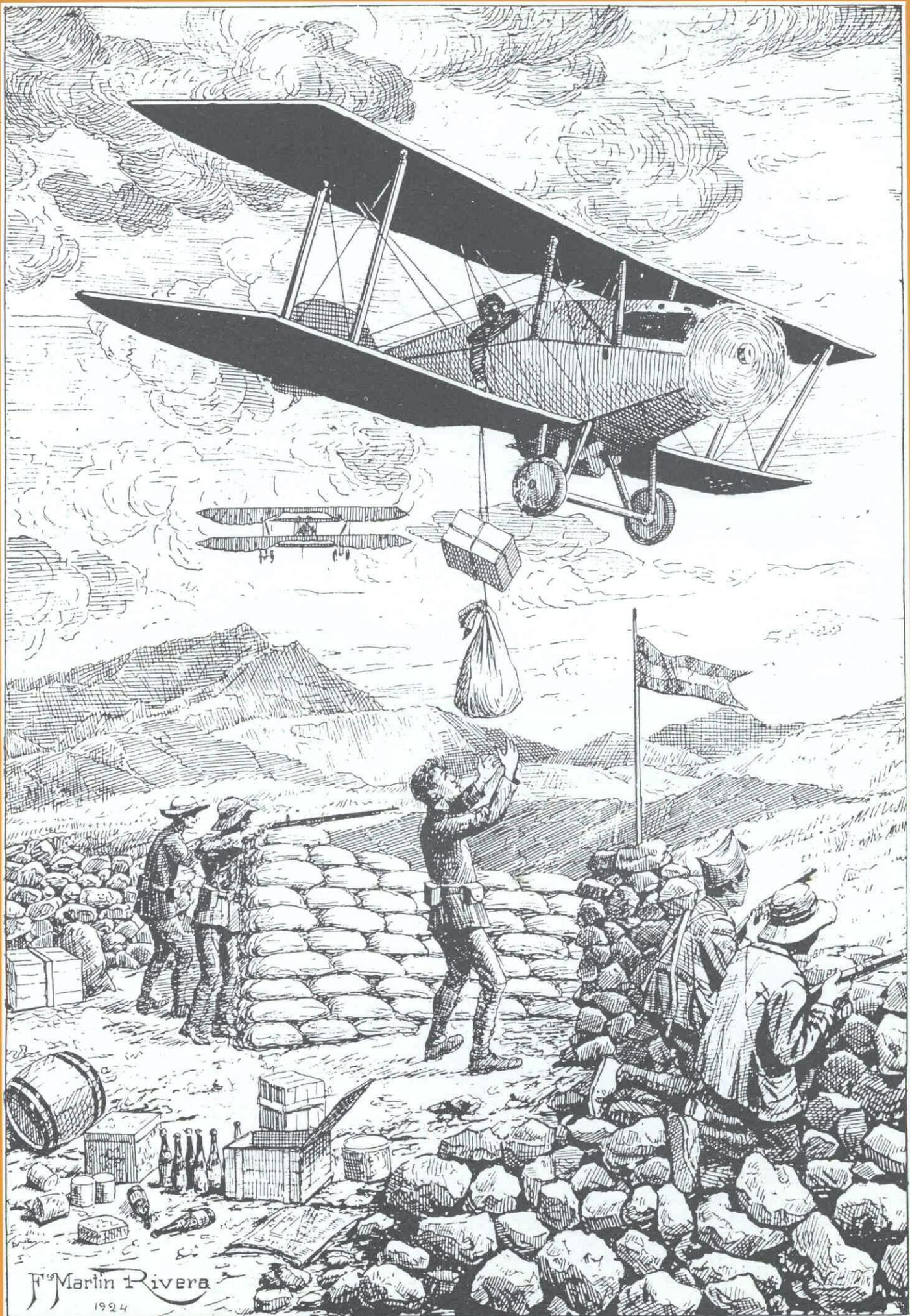
* En Marruecos, los poblados en que se celebra zoco, llevan antepuesto al topónimo el día de la semana en que aquél se realiza. Tlata = martes.

no empeñar combate de importancia, se replegó sobre Farha. La posición de Tifarauin ya estaba totalmente cercada.

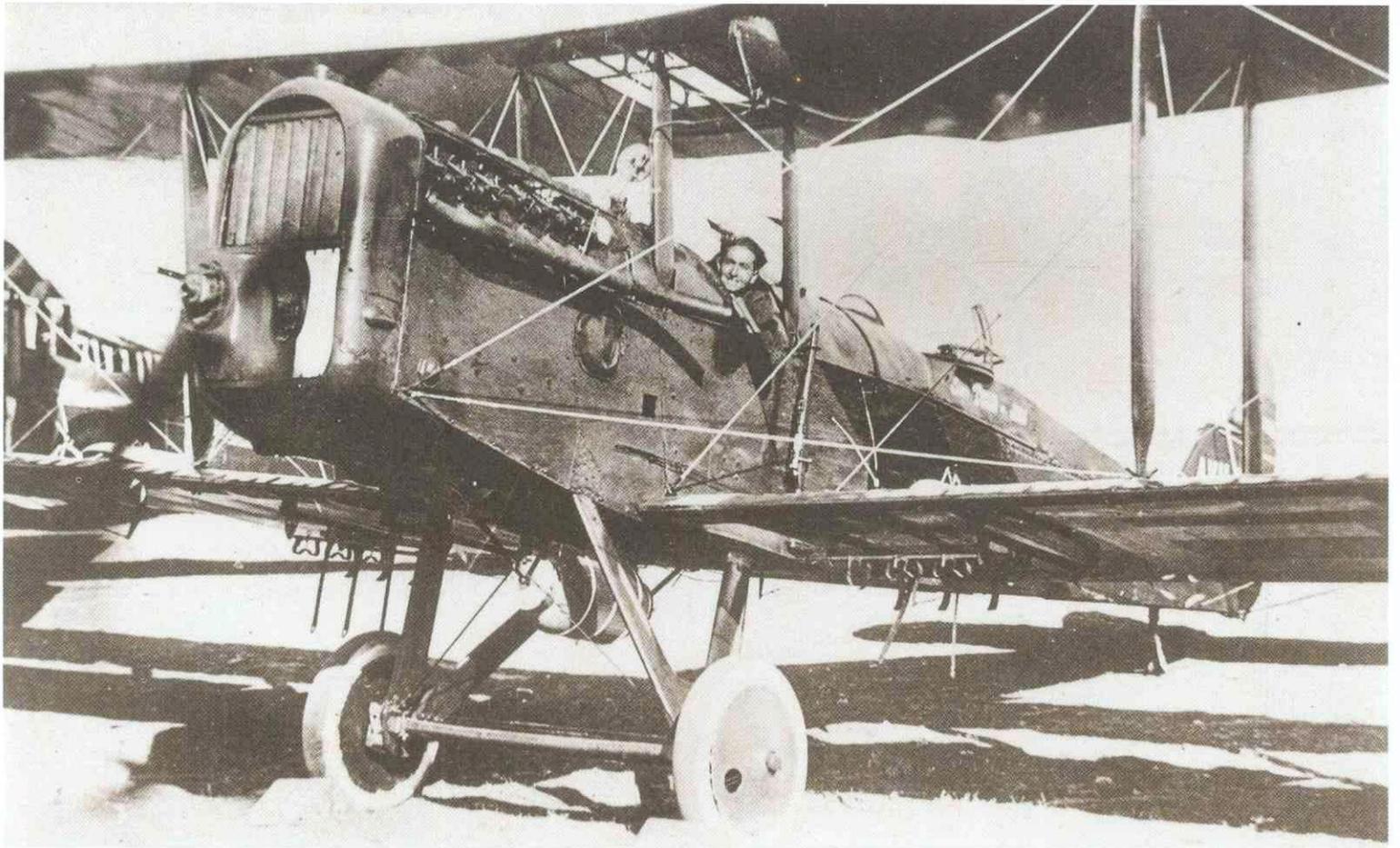
Durante esta operación, una escuadrilla bombardeó los alrededores de la sitiada posición, y otras dos —todas del 3º Grupo— el Yebel Uddía y Beni Buyari del Llano, no siendo mayor el apoyo aéreo a la columna Pintado por no tenerse en Aviación conocimiento de la operación. En el Diario de Operaciones del 3º Grupo se refleja esta situación en frases como: **"...no dedicándose más esfuerzo a apoyar el movimiento de la columna por ignorarse éste"**. Se refiere a los vuelos de la mañana, pues por la tarde, ya debidamente informados los Grupos, dice:

"En el resto del día se han mantenido dos aparatos por lo menos, permanentemente, sobre el sector Farha-Tifarauin. A última hora de la tarde, cuatro aparatos bombardearon nuevamente los alrededores de Tifarauin encontrando bastante enemigo, el cual ha cortado el camino a la altura del bosque y de las rocas. También se han observado varios cadáveres en el camino de Farha a Tifarauin. Se han arrojado 280 bombas de trilita y 2 de 50 kilogramos.

Por la mañana las nubes han dificultado el bombardeo".



El suministro aéreo a las posiciones sitiadas, según la curiosa interpretación de un artista de 1924.



De Havilland DH-4, nº 48, de la 3ª escuadrilla del 3º Grupo.

ESFUERZOS PARA ROMPER EL CERCO

La situación en Tifarauin era delicada, escaseando el agua, los víveres, las municiones y los medicamentos, y con bastantes bajas que no se podían evacuar; había que abastecer y reforzar la posición en plazo muy breve si se quería evitar que cayera en manos del enemigo. Decidió el Mando que tres fuertes columnas —de unos 2.000 hombres cada una— avanzaran sobre el frente enemigo para llevar un convoy hasta la posición, reforzar la guarnición de ésta y evacuar sus bajas. La columna del centro, al mando del coronel Seoane, sería la que llevaría el convoy y debía seguir la pista de Farha a Tifarauin, mientras que las otras dos la flanquearían. En el Llano de Kadía, con el Cuartel General, quedaría una reserva de tres batallones. La Aviación cooperaría con sus fuegos desde el comienzo de la operación.

Se inició ésta al amanecer del sábado, 18, llevando el mando del conjunto el general Fernández Pérez. La línea Sidi Messaud-Farhazzumar se alcanzó a las 8 y media, pero el enemigo era muy numeroso y fuerte, y con su fuego cerró el paso a la columna de la izquierda que a esa hora ya había sufrido muchas bajas —220 había tenido el Tercio y no eran menores las de los Regulares— y poco después cayó muerte el jefe de ella, teniente coronel Pintado, por lo que al mediodía ordenó el general que se descargara el convoy en Farha, retirándose las columnas, a Sidi Messaud la de la izquierda, y las otras a Dar Quebdani.

El esfuerzo de las escuadrillas, que en todo momento mantuvieron al menos tres aparatos sobre las columnas, fue grande, como lo prueba el gran número de bombas arrojadas. Diría aquel día el Diario de Operaciones del 3º Grupo:

“El Grupo ha bombardeado durante todo el día los alrededores de Tifarauin y caminos de las columnas hasta que éstas se han retirado.

Lo mismo en Tifarauin que en Sidi Messaud, el enemigo, muy numeroso, estaba a última hora de la tarde atrincherado próximo a ambas posiciones.

Se han arrojado 400 bombas de trilita y 2 de 50 kilos”.

La Aviación causó numerosas bajas con sus bombas al enemigo, impidiéndole arrojarse sobre las columnas, especialmente durante el repliegue, cuando las unidades, diezmadas, agotadas y bastante desmoralizadas, eran incapaces de reaccionar. Uno de los jefes de columna no dudó en asegurar públicamente que **“la Aviación había facilitado el éxito de la operación hasta Farha, y evitado una catástrofe en la retirada”**.

El domingo, 19, la situación de Tifarauin era ya casi insostenible: sin aguada desde el 16 y con el enemigo atrincherado a pocos pasos de la alambrada, concentrando el fuego sobre la posición a la que casi constantemente atacaba, y especialmente sobre la avanzadilla que parecía más fácil de asaltar; los defensores, muy bien mandados, en todo momento rechazaron los ataques causando a los moros bajas que éstos no podían retirar.

El Diario de Operaciones del 4º Grupo, diría:

“Los aparatos del Grupo han reconocido y bombardeado el frente de Sidi Messaud a Afrau de 8 a 11 1/2 de la mañana y de 5 1/2 a 7 de la tarde. En las posiciones del frente se observa tranquilidad, viéndose en alguna de ellas gente fuera de los parapetos. Únicamente en Tifarauin estaba la tropa dentro de la posición con muy pocos centinelas en los parapetos y sin contestar a los saludos de los aeroplanos que pasaban.

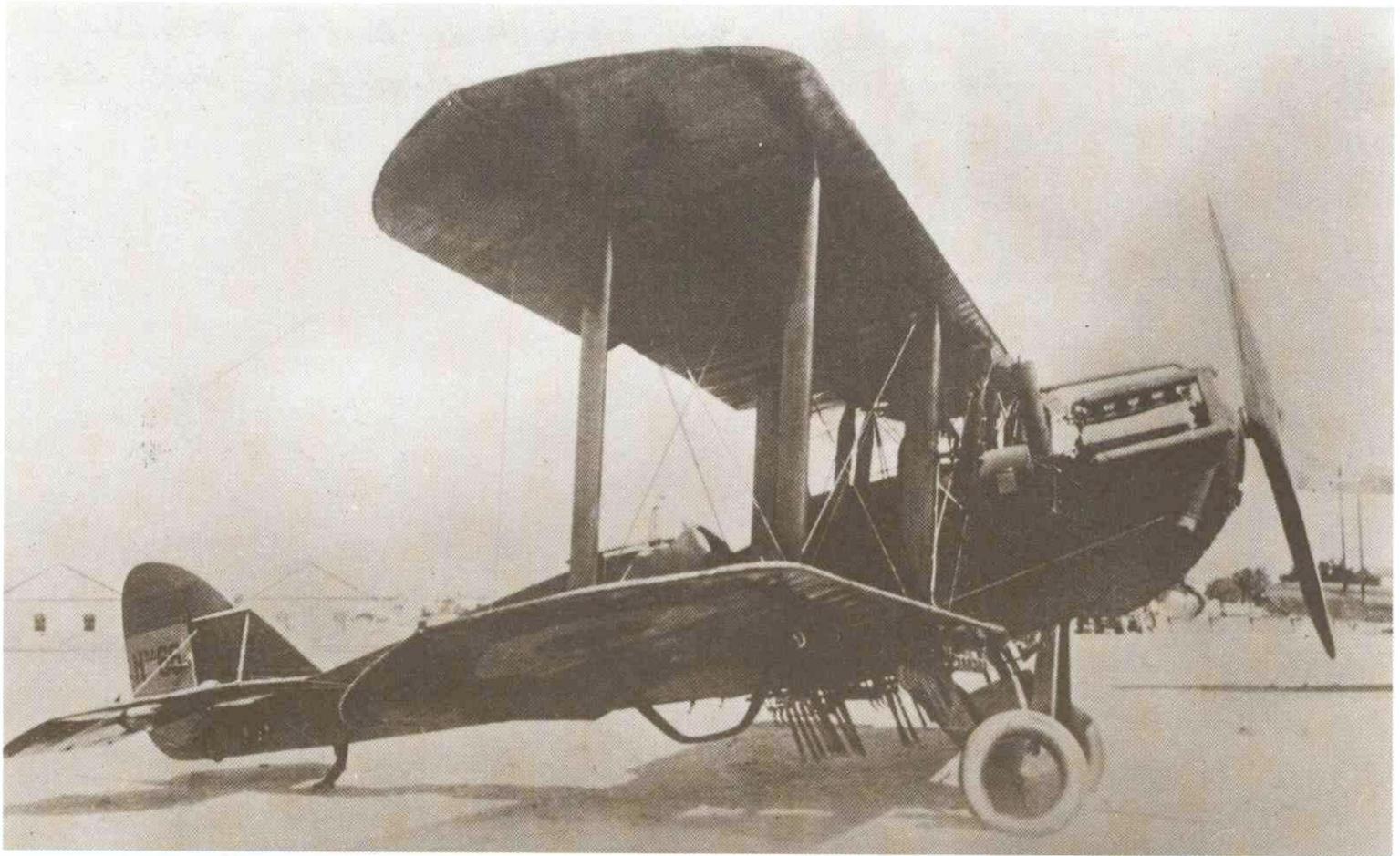
Un aeroplano lanzó un parte a un buque de guerra para que corriese su tiro a unos peñascales que dominaban a Tifarauin y desde donde al parecer hostigaban a la posición.

La escuadrilla “Napier” ha bombardeado la concentración de Beni Buyari del Llano, haciéndose bajas vistas.

Por la tarde se veía más movimiento enemigo en el frente. También al anochecer se han visto moros ocupando unas casas frente a Afrau.

Se han arrojado 160 bombas”.

Aquel día por la tarde, los sitiados en Tifarauin comunicaron por medio del heliógrafo que tenían víveres para dos días, muy escasa el agua y municiones para tres días, necesitando con urgencia 200 estopines para la artillería. Desde Melilla fueron éstos enviados por la noche al aeródromo para que fueran arrojados en la posición.



De Havilland DH-9A "Napier", de la 3ª escuadrilla del 4º Grupo. Se ven en la parte inferior los soportes de las bombas.

La misión la llevaría a cabo la 2ª escuadrilla del 4º Grupo, y el capitán Joaquín Boy Fontelles, que accidentalmente se encontraba al mando de ella, decidió que sería él mismo quién realizaría el servicio, eligiendo para ello el biplano **De Havilland DH-9** nº 86;* para completar la tripulación se ofreció el capitán, observador, Jaime Baeza Buceta.

A las 9 de la mañana del 20 se encontraban en el aeródromo de Nador, listos para despegar, el **DH-9** nº 86 con dos cajas de estopines a bordo, y cuatro **Bristol** con barras de hielo** y sacos de sandías para arrojarlos en la posición sitiada, paliando así la falta de agua que ya era casi total en ella. Iban pilotados estos aeroplanos por los tenientes, Bernardo Salgado, Antonio Munáiz, Joaquín García Mauriño y Luis Ruano, llevando como observadores a los también tenientes, Román Rodríguez Arango, Gabriel Clar, Pedro Colomer y Luis Vilas.

Despegaron los cinco aeroplanos, y apenas pasada media hora volaban sobre Tifarauin que se encontraba totalmente rodeada de enemigos que habían excavado pozos de tirador muy próximos a la alambrada, y establecido nidos de ametralladora a poca distancia de aquéllos; eran centenares de fusiles y docenas de ametralladoras que al descender los aparatos para desempeñar su misión, desencadenaron un nutrido fuego sobre éstos. No arredró a Boy el tremendo tiroteo, y consciente de la importancia de que los estopines llegaran a su destino, una vez elegida la dirección de las pasadas, descendió y, casi tocando con las ruedas las galletas de las tiendas de la posición, dejó caer en el interior de ésta una de las cajas, recibiendo a la salida varios impactos que no fueron suficiente para alterar el plan de Boy que realizando un circuito a la izquierda, de nuevo se lanzó sobre la posición tan bajo como la primera vez, colocando con tanta precisión como aquélla, la segunda caja de estopines, y con ella una nota para su amigo y compañero de Arma, Topete, en la que decía:

* La 2ª escuadrilla del 4º Grupo tenía ocho **Bristol F2B** y un **De Havilland DH-9**.

** El modo de suministrar agua a las posiciones sitiadas era arrojar barras de hielo de unos 10 kilos, envueltas en sacos.

"Topete, eres un flamenco. Tener un poco de paciencia que vamos por vosotros. Señalarnos con lienzos blancos de donde tiran más para echarles todo lo que se pueda. Ya ha llegado Franco de Tetuán. Que tengáis todos mucha suerte. J. Boy".

En el momento de salir de la pasada, centrado el aparato por el fuego de centenares de fusiles y varias ametralladoras, resultó alcanzado y derribado, estrellándose a poca distancia de Tifarauin, ante los desolados ojos de los defensores de la posición que, pese a caer el **De Havilland** a menos de 200 metros de las alambradas, nada pudieron hacer para llegar a los aviadores que, por otra parte, habían perecido en el acto entregando su vida a España en un consciente acto de sacrificio en favor de los sitiados de Tifarauin.

Pese al dolor de ver caer a sus compañeros, y despreciando el grave riesgo que la ejecución de la misión conllevaba, los demás aviones se lanzaron a llevar a cabo aquélla, cruzando la red de plomo que los moros enardecidos por el derribo del avión de Boy, formaban tratando de cerrarles el paso; las valiosas barras de hielo cayeron dentro del recinto de la posición, casi todas, dando lugar a actos de gran valor algunas caídas entre el parapeto y la alambrada que fueron recogidas bajo el tremendo fuego rifeño. Los cuatro **Bristol** regresaron a Nador con numerosos impactos.

En el Diario de Operaciones del 4º Grupo se escribiría aquel día:

"El Grupo de servicio, con una escuadrilla del 3º, ha reconocido y bombardeado el frente, observándose un grupo numeroso atrincherao a unos 800 metros de Sidi Messaud. Los moros continúan aumentando los trabajos de fortificación.

En Beni Buyari del Llano se ha visto bastante gente.

Cinco aparatos han intentado aprovisionar Tifarauin, sin poderse asegurar el resultado de la operación. Las condiciones en que se encuentra Tifarauin rodeado de lomas ocupadas por guardias enemigas, hace sumamente difícil la operación de aprovisionamiento; y respecto al peligro de la operación basta considerar que en un aparato han encontrado la muerte gloriosa los capitanes Boy y Baeza y que los otros cuatro han llegado con impactos.

Se han arrojado 32 bombas de trilita".

GRANDES ESFUERZOS PARA ROMPER EL CERCO

El lunes, 20, a petición del general Echagüe, en funciones de comandante general, y presidida por el Alto Comisario, señor Silvela, llegado a Melilla el día anterior, se reunió una junta a la que asistieron los generales Aldave y Castro Girona, el capitán de navío García Velázquez, el teniente coronel Kindelán y otros jefes; de la reunión salió un plan para a toda costa levantar el cerco de Tifarauin el día 22, por medio de cinco fuertes columnas, una de las cuales partiría de Afrau en cuya costa habría de desembarcar el 21. Ese mismo día, la Aviación, la Escuadra y las Baterías del peñón de Alhucemas, llevarían a cabo una demostración sobre la bahía y la kabila de Beni Urriaguel, esperando que Abd el Krim, ante el temor de que las fuerzas españolas fueran a desembarcar, retirara del frente parte de las fuerzas que se oponían al avance de las columnas que habrían de liberar Tifarauin.

Para llevar adelante el plan, fueron concentrándose las fuerzas a lo largo del frente, desde Tizzi Assa a Afrau; cerca de esta última posición desembarcó a primeras horas del 21 una fuerte columna, al mando del coronel Pardo, apoyada en la difícil operación por el acorazado **España**, el cañonero **Lauria** y los guardacostas **Alcázar** y **Arcila**, que con su artillería batieron los barrancos entre Afrau y Tifarauin.

Con el fin de acercar las escuadrillas a sus objetivos, aumentando así el número posible de salidas, se instaló en Dar Driux* un aeródromo avanzado, enviándose por tierra equipos de mecánicos, mon-

tadores y soldados, combustible, bombas, munición de ametralladora, repuestos, vehículos y cuanto se consideró necesario.

El castigo a Beni Urriaguel y la demostración ante la bahía de Alhucemas se desarrolló desde las primeras horas del martes, 21, a lo largo de todo el día. Los aviones de los Grupos 3º y 4º realizaron 32 salidas, y 8 los **Dornier** de El Atalayón, arrojando más de 11 toneladas de bombas —incendiarias y de trilita— sobre los poblados de Axdir y la casa de Abd el Krim que estuvieron en llamas durante varias horas, haciendo sentir en toda su magnitud los horrores de la guerra en los pobladores de la rebelde kabila.

La acción de la Aviación fue complementada por los cañones de la isla de Alhucemas y por los acorazados **España**, **Alfonso XIII**, el crucero **Reina Regente**, el destructor **Cadarso** y otras unidades menores. Esta sería la última actuación bélica del **España**, ya que cinco días más tarde, el 26, dirigiéndose a Melilla en medio de una espesa niebla, encalló en los Farallones, frente al cabo Tres Forcas, de donde nunca podría ser sacado.

La situación en Tifarauin era ya insostenible; el 21, el heliógrafo de la posición, transmitía:

“Resistiremos hasta el último momento. Primero muertos que rendidos. Si es necesario volaremos la posición antes que entregarla”.

*Topete, es un flamen-
co Tener un poco de pacien-
cia que vamos por vosotros
Señalarnos con lieros blancos
de donde os tiran mas para
echarles todo lo que se pueda
La ha llegado trenes de tetuan
Que tengan todos mucha suerte*

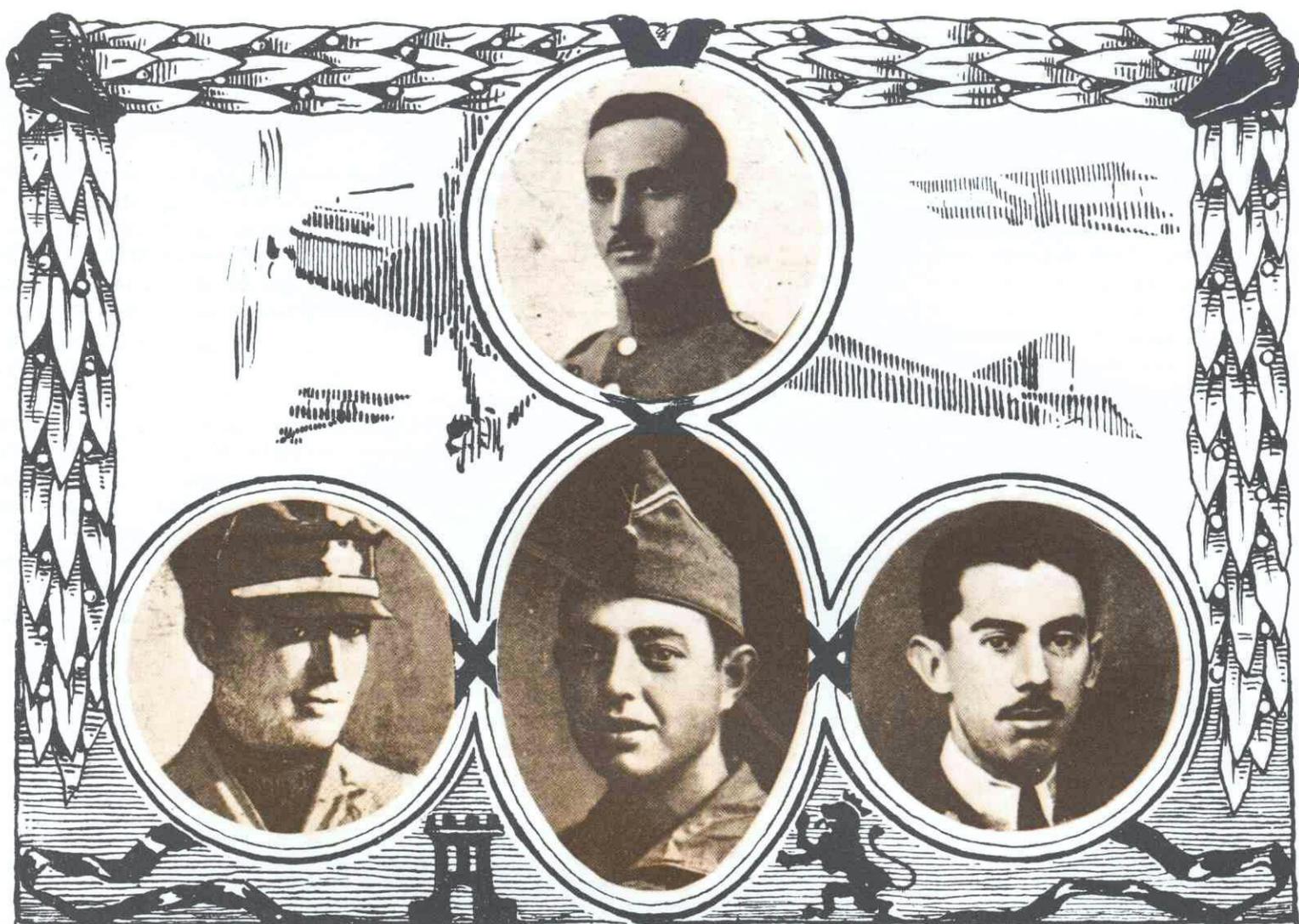
J. Boy

Mensaje arrojado por el Capitán Boy al Alférez Topete.

* La distancia del aeródromo de Nador a Tifarauin es de 50 kilómetros, y de 85 a Alhucemas, mientras que Dar Driux dista de aquellos puntos, 20 y 48 kilómetros, respectivamente. Este aeródromo eventual ya había sido utilizado en la primavera de aquel año, con ocasión de las operaciones de socorro a Tizzi Assa.



Aviones **Martinsyde F-4**, **Bristol F2B** y **De Havilland DH-9A "Napier"** en el aeródromo de Nador.



D. Joaquín Boy Fontelles

D. Luis Vilas Eleta

D. Jaime Baeza Buceta

D. Bernardo Salgado y Fernández de Villa-Abrille

Aunque el mensaje hablaba elocuentemente del altísimo espíritu del capitán Rodríguez Almeida y de sus heroicos hombres, reflejaba al mismo tiempo que estaban en el límite de su resistencia. Si no eran socorridos en unas horas, sería inevitable la caída de la posición.

TIFARAUIN ES LIBERADO. MUERE EL TENIENTE SALGADO

EL 22 fue el día decisivo. Cinco columnas llevarían a cabo la operación, quedando otra de reserva, a las órdenes del coronel Micheo, en Dar Driux, lista para acudir a donde necesario fuera. Las otras cinco —todas compuestas por cinco unidades de tipo batallón y un grupo de artillería— eran: la del coronel Pardo que, desembarcada en Afrau el día anterior, atacaría de flanco a los sitiadores de Tifarauin y ocuparía posiciones a vanguardia para apoyar el avance de la columna principal que, a las órdenes del coronel Salcedo, partiría de Dar Quebdani y marcharía, llevando el convoy, directamente sobre la sitiada posición, siendo flanqueada por la del coronel Seoane que partiría asimismo de Dar Quebdani, pasaría por Ibusaganem e Izzumar y caería sobre Tifarauin. Estas dos eran las columnas más fuertes: en la primera iba una bandera del Tercio y un tábor de Regulares, además de tres batallones, y en la segunda, dos tambores de Regulares y tres batallones; entre las dos contaban con 28 piezas de artillería. La tercera columna, al mando del coronel Morales, partiría de Kandusi, pasaría por Dar Mizzian y tendría como objetivo fijar los núcleos enemigos del Yebel Uddía, mientras que la cuarta, cuyo jefe era el coronel Vera, partiendo de Tafersit y apoyándose en Tizzi Assa ocuparía el Yebel Axgul; disponía esta última de una compañía de carros de combate. Con este sistema de avance en direcciones divergentes se pretendía desorientar al enemigo, dispersar sus esfuerzos atrayéndole a diferentes puntos y destruirlo. Al mando

del conjunto estaría el general Fernández Pérez cuyo Cuartel General se estableció en Dar Quebdani.

Se organizó un turno entre las escuadrillas de modo que aseguraran el reconocimiento, vigilancia y bombardeo de las columnas de maniobra que en todo momento verían, al menos, tres aeroplanos sobre ellas; al propio tiempo se constituyó una masa aérea de reserva del Mando que, aunque inicialmente estaba destinada a apoyar el avance de la columna principal, y con ella el convoy, podría ser empleada en cualquier momento en el punto del frente que aconsejara el desarrollo de la operación. Los hidroaviones atacarían objetivos de la costa y apoyarían el avance de la columna de Afrau.

Las escuadrillas, tanto terrestres como de hidros, comenzaron su actuación cuando aún las columnas de tierra estaban muy alejadas de la zona de combate. Fueron aquellas primeras horas muy duras para los aviadores que recibían todo el fuego del numeroso enemigo que, amparado en pequeñas trincheras en forma de luneta, cortaba la ruta que habría de seguir el convoy. A las 8 de la mañana fue derribado el **De Havilland** pilotado por el capitán Cabrerizo que tomó tierra violentamente cerca de Kadia, resultando heridos él y el bombardero, sargento Lozano. El capitán González Gallarza, de la 2ª escuadrilla del 4º Grupo, llevando como observador al teniente Sanz Prieto, localizó un nido con varias ametralladoras, y volando a ras del suelo dejó caer las bombas con gran precisión, matando a la mayoría de los sirvientes de las máquinas; regresó a Dar Driux con 16 impactos. Ambos aviadores fueron citados como "distinguidos" en la Orden General del Ejército de Africa.

El teniente Bernardo Salgado Fernández de Villa-Abrille, de la 2ª escuadrilla del 4º Grupo, que en los días anteriores había realizado 8 vuelos de bombardeo y aprovisionamiento de Tifarauin, y que el 20 por la tarde había llegado a duras penas a terreno propio, con varios impactos y el depósito de gasolina, perforado, salió aquel 22

a las 12 —era su segunda salida en el día— para apoyar a las vanguardias de la columna Salcedo, pilotando el Bristol nº 44, y llevando de observador al teniente Luis Vilas Eleta. En un determinado momento observaron que una guerrilla del Tercio se encontraba en situación muy comprometida, acosada por numerosos moros que, amparados en pozos y trincheras a muy poca distancia de ella, materialmente fusilaba a los legionarios que no podían despegarse del suelo. Salgado, que había combatido en tierra y precisamente en una bandera del Tercio, no dudó un momento, y consciente de que había llegado el momento del sacrificio por España en auxilio de las fuerzas que desesperadamente se mantenían sobre el reseco terreno, descendió a menos de 10 metros de altura delante de los desplegados legionarios, regando con bombas en la primera pasada los reductos enemigos, e insistiendo después en meterse materialmente en la barrancada para que Vilas, con la ametralladora de torreta, regara de plomo las trin-

FUERZAS AEREAS EN LA ZONA ORIENTAL DE MARRUECOS EN 1923 (*)	
Jefe: Teniente Coronel Kindelán Duany	
3er Grupo (Pesado) Jefe: Cap. Carrillo Durán (J)	
1ª Esclla.	DH-4 "Rolls" núms. 20, 24, 26, 29, 37, 45, 51. Jefe: Cap. García Muñoz.
2ª Esclla.	DH-4 "Rolls" núms. 10, 11, 14, 23, 46, 36, 77 (**). Jefe: Cap. Barrón Ramos de Sotomayor (T.)
3ª Esclla.	DH-4 "Rolls" núms. 16, 19, 35, 43, 48, 52, 55. Jefe: Cap. Loriga Taboada.
aeroplano sanitario, Breguet XIV, núm. 98.	
4º Grupo (Ligero) Jefe: Cap. Sáenz de Buruaga Polanco.	
1ª Esclla.	Bristol F2B núms. 63, 64, 65, 68, 69, 70. Jefe: Cap. de Bono Boix.
2ª Esclla.	Bristol F2B núms. 5, 12, 17, 23, 26, 29, 44, 86 (**). Jefe: Cap. Llorente Sola (R.)
3ª Esclla.	DH-9A "Napier" núms. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Jefe: Cap. González Gallarza (E.)
Esclla. de Caza Martinsyde F-4 núms. 3, 4, 6, 7, 8. Jefe: Cap. Ortiz Muñoz.	
Grupo de Hidros Jefe: Cap. Mas de Gaminde.	
1ª Esclla.	Savoia S-16 bis núms. 10, 11, 12, 14, 16, 17. Jefe: Cap. Jiménez Martín.
2ª Esclla.	Dornier "Wal" núms. 1, 2, 3, 4, 5, 6. Jefe: Cap. Franco Bahamonde.
(*) A partir del 25 de agosto, con la llegada a Melilla del transporte de aeroplanos de la Aeronáutica Naval, Dédalo, se dispuso de una escuadrilla de Macchi M-18 y media de Savoia S-16 bis, en él embarcadas, hasta el 17 de octubre en que el buque abandonó Marruecos.	
(**) Los aeroplanos, 77 y 86 eran De Havilland DH-9.	

cheras rifeñas, llenándolas de muertos y heridos; en cada pasada era el aeroplano alcanzado por los proyectiles enemigos; uno hirió en la cabeza a Vilas que hizo señas a Salgado de que siguiera; otro rompió la bomba de gasolina, haciendo ratear el motor. Salgado se volvió a Vilas, diciéndole: **"No te preocupes, pongo la nodriza; sigue tirando, es preciso apoyarlos. Luego nos salvaremos nosotros"**. Pero pocos segundos más tarde una bala le alcanzaba en el pecho, dejándole vida únicamente para llevar el aeroplano a tierra, aunque violentamente; Vilas siguió disparando hasta chocar con el suelo. Los legionarios pudieron arrojar sobre las trincheras enemigas y rematar con las bayonetas la labor de los aviadores cuyos cuerpos rescataron de los restos del Bristol, Vilas, aún con vida, fue evacuado al hospital de campaña de Dar Quebdani donde moriría al día siguiente, luego de relatar lo sucedido en el aire, sin dejar de exclamar: **"Salgadito, ¡que valiente! ¡que valiente!"**.

El Diario de Operaciones del 4º Grupo, con laconismo espartano, diría aquel día:

"Se han mantenido en el aire durante todo el día varios aparatos del Grupo, cooperando a la acción de las columnas hasta que éstas han terminado la retirada.

No ha regresado al aeródromo el Bristol tripulado por los tenientes Salgado y Vila".

La operación para levantar el cerco de Tifarauin y liberar a sus heroicos defensores, tuvo éxito, y en él tuvo importancia decisiva el denodado esfuerzo de los aviadores que —sin contar las efectuadas el día 21 en la operación de castigo a Beni Urriaguel— llevarían a cabo 184 salidas en beneficio de Tifarauin, en misiones de bombardeo a los sitiadores, abastecimiento de la posición y apoyo a las columnas, arrojando en ellas más de 12 toneladas de bombas y casi 2 de suministros. El capitán Rodríguez Almeida, que sería distinguido con la Medalla Militar por su heroica defensa, en declaraciones a la Prensa resaltó la importancia de la Aviación en apoyo de la posición, que según él había sido vital para que ésta se mantuviera; terminaba sus declaraciones, diciendo: **"Donde haya un aviador hay que descubrirse"**.

La tremenda derrota de Abd el Krim cuyas bajas fueron tan cuantiosas que dejó sobre el campo 235 cadáveres —180 de ellos con armamento— no fue aprovechada; órdenes de Madrid sumieron de nuevo al Ejército victorioso en la peligrosa inactividad, y el éxito no fue explotado.

CUATRO PROPUESTAS DE LAUREADA

EL día 23, la Orden de las Fuerzas Aéreas de Melilla, decía:

"Los diez últimos días de operaciones, en acción continua, sin descanso en el día, sostenidos por estas escuadrillas escasas de elementos, han puesto a prueba una vez más el temple de alma del personal navegante y el entusiasmo y pericia del de tierra.

Al felicitaros por el éxito, no puedo olvidar las pérdidas sufridas: tres compañeros más han muerto y otro yace gravísimo. Todos han actuado heroicamente.

El capitán Boy, honra y esperanza de nuestra Aviación, piloto magnífico de temeridad y arrojo, sin pensar más que en la Patria y en el cumplimiento exagerado del deber.

El capitán Baeza, inteligente y entusiasta, le acompaña a socorrer a unos compañeros sitiados y entra con él en una vida mejor.

Por último, el teniente Salgado, bueno entre los buenos, sencillo y bravo como pocos, sin jactancia ni orgullo, muere de un balazo en ese corazón tan noble y grande que aún latió algunos segundos para salvar de la muerte inmediata a su observador, teniente Vilas, quién, herido en la cabeza, siguió disparando su ametralladora hasta tocar tierra.

Loor a los héroes, y sean ellos nuestro orgullo y nuestra guía".
El teniente coronel jefe de las Fuerzas Aéreas, Kindelán.

Los cuatro aviadores fueron propuestos para la Cruz Laureada de San Fernando, y se abrieron los oportunos expedientes de juicio contradictorio, pero el reglamento de la Orden se regía entonces por el R.D. de 5 de julio de 1920, y en su artículo 58, dedicado a **Aviación**, en el apartado 1º ponía como condición **sine qua non** para obtener el ingreso en la Orden, regresar al aeródromo con el aparato. Indudablemente el legislador no había previsto la imposibilidad de regresar con el avión destruido y habiendo entregado la vida. Habrían de pasar veinticinco años antes de que a un aviador muerto entre los restos de su aeroplano le fuera otorgada la Laureada.*

Boy, Baeza, Salgado y Vilas fueron ascendidos al empleo superior, por méritos en campaña, con antigüedad de la fecha de su muerte. ■

* En enero de 1948 le fue concedida la C.L.S.F. al capitán José Calderón Gaztelu que el 16 de febrero de 1937, en el Jarama, luego de pronunciar aquel "Bombardearemos, caiga quién caiga", al frente de su escuadrilla cayó con su avión envuelto en llamar, en territorio enemigo.