

Campañas de Marruecos y pilotos extranjeros

JOSÉ LUIS DE MESA
Investigador Aeronáutico

INTRODUCCIÓN

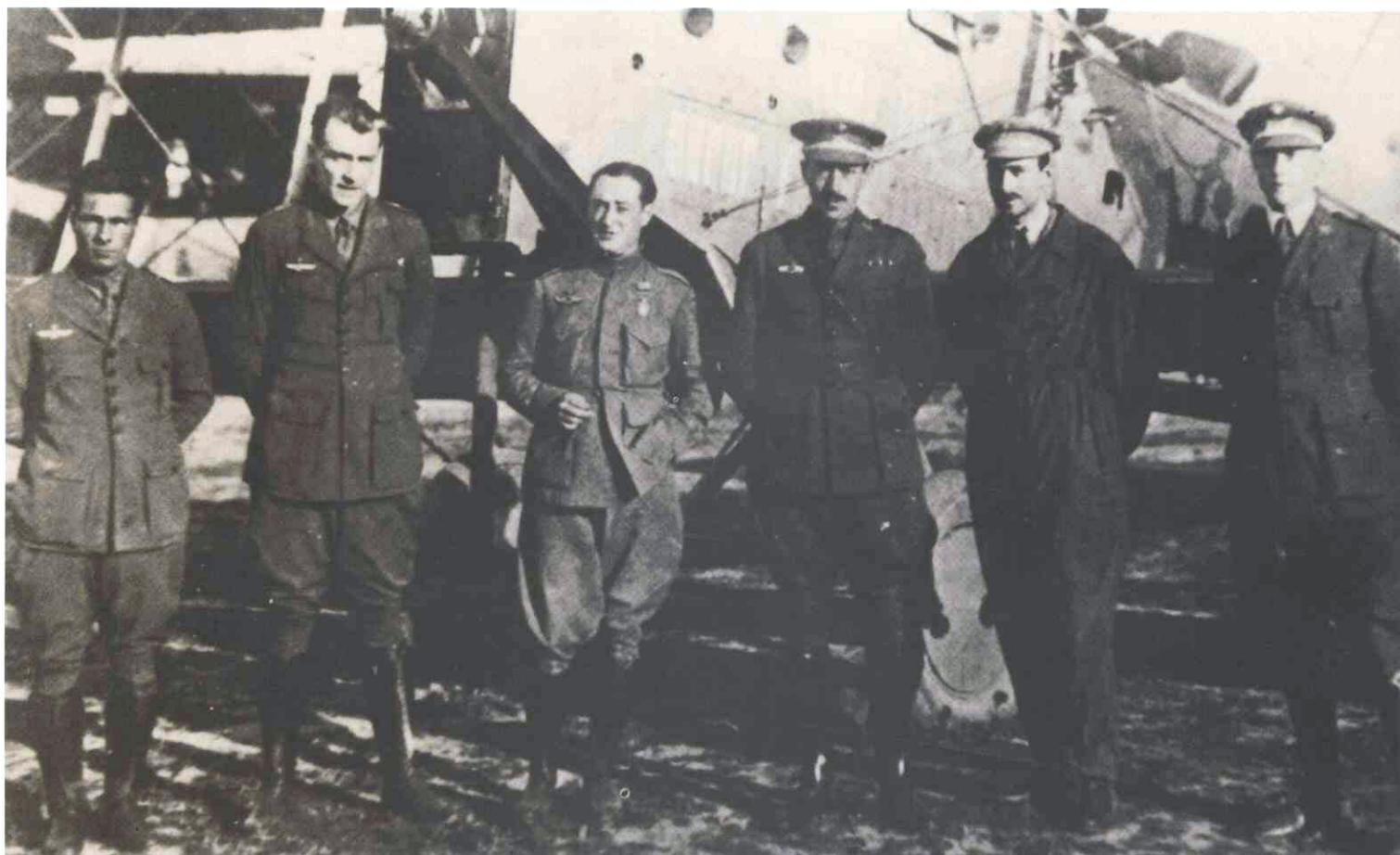
SIENDO la Aviación española la pionera del empleo de aeronaves impulsadas por hélice en las operaciones que se desarrollan en el Norte de África, concretamente en la que fue Zona Norte del Protectorado en Marruecos, según las fuentes consultadas, durante los primeros años y concretamente hasta 1921 no se encuentran trazas de que, ni ocasionalmente algún piloto de nacionalidad no española surcase en misión de guerra aquellos cielos con nuestras alas.

Cuando en julio-agosto de 1921 tiene lugar lo que se dio en denominar "Desastre de Annual", en los meses siguientes no solo en España surge un movimiento popular que lleva a numerosos voluntarios a alistarse en el ejército español con ánimo de vengar las ofensas sufridas. También en las Repúblicas Hispanoamericanas se patentiza este deseo de ayudar a la "Madre Patria" y centenares de hijos de dichas repúblicas se alistan, tras atravesar los mares, en el "Tercio de Extranjeros", que es el único que puede acogerles.

Como consecuencia de ello, un cierto número de pilotos de nacionalidad

extranjera, por motivos "no crematísticos", acuden a combatir al lado de los pilotos españoles, formando dos grupos bien diferenciados: el primero integrado por argentinos y el segundo por rusos blancos, sin que ello descarte la existencia de algún voluntario de otra nacionalidad, pero al respecto los datos fidedignos y contrastados son escasos.

Hay que hacer constar que la aportación numérica de estos pilotos, es tan escasa, —entre todos no llegar a la docena—, que su número se diluye dentro del componente de pilotos de la aviación militar española de aquellos años.



De izquierda a derecha: Fausto Iglesias, Stegni, Scala.



Alumnos y profesores de curso de hidros en Los Alcázares, aparecen Aymat, Jiménez, Marthenko, Llorente Sola.

LOS PILOTOS ARGENTINOS

SU llegada a España tiene lugar casi inmediatamente después de ocurrir los sucesos de Anual, pues se conserva un documento de fecha 28 de septiembre de 1921, expedido en ese día en Getafe, firmado por el Comandante jefe de Aviación (ALFONSO BAYO), con el Vº Bº del Coronel 1er Jefe (ilegible), en el que se da cuenta que en dicho día 28, a las 9 de la mañana, se habían presentado en el citado aeródromo 3 pilotos argentinos que deseaban prestar servicios en la aviación española. Lo que indica que unos días antes habían arribado a nuestro país.

En presencia del citado Comandante BAYO, del jefe del aeródromo, Capitán ESTEFANI, y del profesor, Capitán ROA, cada uno de los pilotos argentinos narra sus experiencias aéreas. De ellos el más veterano y con conocimientos y experiencia, tanto desde el punto de vista militar como civil, es JUAN JOSE STEGNY, por haber volado aparatos de tipo "Caudron", "Nieuport", "Fokker", "Dorand" y "Curtiss", habiendo servido dos años y medio en la aviación militar francesa durante la I.G.M. y como piloto civil en la compa-

ña de "Aviación Argentina" de Buenos Aires durante otro año y medio.

El siguiente piloto es JUAN EMILIO SCALA ZAMORA, de profesión mecánico, con perfectos conocimientos sobre los motores rotativos y que había volado en aviones "Caudron". Finalmente FAUSTO ARTURO IGLESIAS que había volado aparatos de los tipos "Bleriot", "Caudron" y "Avro". En el acto los 3 exhiben sus títulos de pilotos de la F.A.I.

Se les hace volar a cada uno de ellos durante un tiempo corto en un "Caudron" y se llega a la conclusión de que con un pequeño número de días de entrenamiento en una Escuela de Transformación estarían en condiciones de incorporarse a la aviación militar. En honor de los tres hay que hacer mención del hecho de que habían venido desde Argentina pagándose de su bolsillo los gastos del viaje sin saber si sus servicios iban a ser aceptados o no.

Por el propio Ministerio de la Guerra, a la vista del informe favorable que se les hizo, se determinó que en el caso de reunir las condiciones requeridas, tras su paso por la Escuela de Transformación, fuesen filiados en el Tercio de Extranjeros, con destino en Aviación. La transformación la efectuaron

en la Escuela de Guadalajara y el 16 de noviembre de 1921 se les concedió el título de Piloto Militar y se les destinó a la escuadrilla Breguet de Tetuán.

De la documentación conservada se deduce que debieron ser alistados como simples legionarios de 2ª. Ello más adelante dio lugar a una serie de problemas que finalmente fueron solventados, pues al desempeñar todos los cometidos y misiones que se les encomendaron a entera satisfacción de sus superiores y ser citados varias veces por el Alto Mando, se suscitó la cuestión de la categoría militar que debían ostentar tanto en grado como en escala.

En mayo de 1922 se intentó solucionar el problema, agravado por el hecho que, según las fuentes consultadas, había terminado su compromiso con el Tercio y que deseaban seguir combatiendo con una categoría militar, habiendo expresado su deseo de volver a su país si no la alcanzaban.

Se consulta a todos los mandos implicados y el 19 de mayo el Teniente Coronel 1er Jefe del Tercio, MILLAN ASTRAY, contesta al Coronel SORIANO, que presta su conformidad a que se les ascienda en Aviación al grado que se considerase más adecuado

para ellos, pero que al estar afiliados en la Legión (palabra que textualmente emplea MILLAN ASTRAY, al que nunca gustó la denominación de Tercio), en ella se presentaban problemas ya que según las facultades que poseía su Jefe, este podía ascenderlos a sargentos, pero si luego lo hacía a suboficiales, si bien tenían méritos para ello, podía producir malestar entre los que combatían en tierra, por no haber ascendido hasta dicha fecha más que 7 u 8 sargentos Legionarios a Suboficiales del Tercio, (como se prometía en los carteles de alistamiento) consideraba que aún no había llegado el momento de proponer a alguno de los Suboficiales legionarios para el ascenso a Alférez del Tercio, y que además ninguno de los argentinos ostentaba el grado de Suboficial.

Tras diversas consultas, por la Sección y Dirección de Aeronáutica, el 4 de julio de 1922 se dirigió un oficio al Alto Comisario de España en Marruecos en el que literalmente se dice: *"En atención a los méritos y servicios prestados por los Pilotos Argentinos del Tercio de Extranjeros Don Juan Stegny, Don Juan Scala y Don Fausto Iglesias, el Rey (q.D.g.) de acuerdo con lo propuesto por el Director del Servicio de Aeronáutica Militar, ha tenido a bien concederles el empleo de Alférez Honorario de Complemento del Servicio de Aeronáutica Militar con antigüedad de esta fecha"*. Se indica que se envía la disposición para su publicación en el Diario Oficial y hay un sello que dice: *"Inserto en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, N 147, 5 Julio 1922"*.

No obstante esta disposición se les siguió teniendo por alistados en el Tercio y cuando murió IGLESIAS y se le concedió la Medalla Militar Individual, se le confirió con la graduación de Alférez del Tercio sin más.

LA PRIMERA BAJA

DE los tres pilotos argentinos, del que menos datos hay es de JUAN JOSÉ STEGNY ESTEGUI, por ser el primero que muere en tierras africanas y no pilotando precisamente un avión militar. En principio prestó brillantes servicios en Marruecos, tomando parte, entre otras, con las escuadrillas de Tetuán, en el bombardeo del 4 de abril de 1922 sobre los poblados y alturas que dominan el Peñón de Vélez de la Gomera, teniendo que tomar tierra en Uad-Lau por

avería en el motor, así como en el que tuvo lugar el día 13 del citado mes de abril sobre Miskrela, en el que también tomaron parte SCALA e IGLESIAS.

En fecha no precisada de 1922 regresó a la Península siendo destinado a la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. Durante su permanencia en la misma solicitó y obtuvo autorización para pasar momentáneamente a servir en las líneas aéreas C.E.T.A., concretamente en el servicio aéreo Sevilla-Larache, no sin que el Tercio, el 6 de septiembre de 1922, hiciese saber que el mencionado piloto tenía suscrito un compromiso con dicho cuerpo por la duración de la campaña y que en consecuencia, si causaba baja en el Servicio de Aeronáutica, tenía que incorporarse inmediatamente al mismo para cumplir lo firmado.

Pese a ello, STEGNY pasó a C.E.T.A. y el 28 de octubre de 1922 realizó el último vuelo de su vida, pues tras llevar tres días interrumpido el servicio aéreo a causa del mal tiempo y pese a que éste aún se mostraban amenazador, decidió realizar el mismo, despegando de Larache, pero en las proximidades de Tánger el aparato se estrelló contra las montañas que se encuentran al sur de la ciudad, pereciendo en el accidente no solo el citado piloto, si no también su acompañante. Este tenía que haber sido el entonces Comandante General de Larache, el General SANJURJO, quién a última hora desistió de realizar el viaje, bajando del aparato su asistente el equipaje que ya estaba a bordo. Posible presagio de lo que sucedió al mencionado general años más tarde.

El malogrado piloto argentino fue enterrado en Tánger y en febrero de 1923 la Federación de Sociedades Españolas de La Plata, a través de la embajada de España en Argentina, solicitó la repatriación de sus restos, a lo que no se opuso el gobierno español, "siempre que lo consintiese la legislación vigente en la materia".

UN MEDALLA MILITAR ARGENTINO

ES FAUSTO ARTURO IGLESIAS el más condecorado de los tres pilotos argentinos y el único que muere en acción de guerra. Nacido en Valcarce, un pueblo de la provincia de Buenos Aires en 1898, pasó en su país de origen por las escuelas aéreas de Buenos Aires y Tablada, donde obtuvo el título de piloto de la

F.A.I. y luego por la del piloto BRENNER, actuando también como piloto acrobático de la casa "Handley.Page".

Ya en España y después de su paso por Getafe y Guadalajara fue a Sevilla y en febrero de 1922, el 17, con la escuadrilla de "Breguets" del Capitán MARTÍN PRAT, llegó a Tetuán. Con la mencionada unidad participa en acciones aéreas sobre Tazarut en los bombardeos de la Zauia de Tilili y de la Confederación de Sumatra y en otros sobre Miskrela, en los que también toman parte sus compatriotas STEGNY y SCALA, o en los de las proximidades del Peñón de Vélez de la Gomera, ya mencionados con anterioridad.

Estas acciones suponían, dado que despegaban de Tetuán, que durante 2 ó 3 horas volaban todos los aparatos fuera de la zona sometida, lo que implicaba un riesgo adicional. De febrero a abril de 1922, ambos inclusive, realizó 34 vuelos, 29 de ellos en misiones de bombardeo, 1 de reconocimiento y el resto en pruebas de motor, con un total de 35 horas y 42 minutos de permanencia en el aire.

El 6 de mayo pasó a la 2ª Escuadrilla, con la que hasta el final de 1922 realizó más de 125 vuelos, de ellos 3 de reconocimiento y 39 de bombardeo, totalizando en el aire 96 horas y 45 minutos. El resto de los vuelos fueron de aeródromo y de pruebas de motor, así como algún viaje a la Península. En uno de los vuelos de reconocimiento fotográfico, concretamente sobre el río Maringa, por avería de motor, tuvo que tomar tierra en Mesteja, sin consecuencias.

Por R.O. manuscrita de 14 de febrero de 1923 se le concedió una medalla militar de Marruecos con el pasador de "Larache" y pocos días más tarde, otra con el de "Tetuán". Con la 2ª escuadrilla hasta el 23 de octubre del citado año realizó 127 vuelos, de ellos 32 de reconocimiento y bombardeo, con 45 horas y 17 minutos de permanencia en los aires. El 1 de agosto fue a Madrid, por vías marítima y férrea, para llevar a Tetuán por aire un avión "Farman Goliath". Durante este periodo de vuelos sufrió en uno la rotura en el aire del plano izquierdo inferior del aparato, afortunadamente sin consecuencias graves.

Por Orden de 1 de octubre de 1923 pasó a la Escuadrilla nº 1 de Melilla a la que se incorporó el 10 de dicho mes y en la misma efectuó más de 55 vuelos con más de 26 horas en el aire, de los cuales numerosos fueron vuelos de

reconocimiento y bombardeo. El 18 de diciembre de 1923, en uno de entrenamiento su avión entró en barrena y se estrelló contra el suelo, IGLESIAS resultó con heridas graves de las que se le atendió en el hospital "Dockers" de Melilla.

Días antes de sufrir el mencionado accidente, su aparato, cargado de bombas al tomar tierra dió un "panzazo" en tierra, pero afortunadamente para la tripulación las bombas se rompieron y no explotaron.

Para curarse totalmente de las heridas sufridas el 18 de diciembre tuvo que ser asistido en los hospitales de Melilla, Sevilla y Madrid y como se le concedieron luego varias licencias, hasta el 25 de agosto de 1924 no volvió a incorporarse al servicio activo, siendo destinado en dicho día al Grupo de Caza de Getafe, al que se incorporó el 26.

En octubre, y tras la aprobación del correspondiente expediente se le concedió la Medalla de Sufrimientos por la Patria con pensión e indemnización.

Por Orden General del Ejército de España en África de 30 de octubre de 1924 se le citó como "Distinguido" por los 6º y 7º periodos de operaciones en el 1er Grupo de Escuadrillas de Tetuán como "Piloto Alférez de Complemento de Aeronáutica".

El año de 1925 lo inicia en el Grupo de Getafe y el 3 de marzo de dicho año se le concedió la baja en el servicio a petición propia, pero pocos meses después, por R.O. de 1 de junio es de nuevo alta en el servicio, pasando por B.O. de 4 de dicho mes y año a la Escuadra de Instrucción y por otra de 15 a Melilla, 2ª Escuadrilla Expedicionaria de "Breguet XIX". Por sendas Ordenes de 16 de junio se le concedieron dos Cruces de 1ª del Mérito Militar con distintivo rojo por los 5º y 6º periodos de operaciones.

Se incorporó a Melilla el 19 de junio de 1925 e intervino en numerosos vuelos de aeródromo, bombardeo y reconocimiento hasta que el día 13 de agosto de dicho año fue alcanzado por una bala enemiga en el bombardeo de Issen-Lassen, logrando llevar el aparato, con la ayuda de su observador VENTO hasta Ben-Tieb, donde aterrizó ya muerto el piloto. Su aparato ese día era el número 9.

Por R.O. de 9 de octubre de 1925, publicada en el D.O. del siguiente día, se le concedió formalmente y a título póstumo la Medalla Militar Individual con la siguiente Exposición de Motivos: "Por su brillante actuación el 13

de agosto último, que desempeñó de manera admirable la misión de proteger la marcha del convoy de Issen Lassen, descubriendo al enemigo al que desde muy escasa altura y no obstante su intenso y certero fuego batió y bombardeó con mucha eficacia en sus desplazamientos, dando pruebas de gran valor, pericia y serenidad hasta llegar al objetivo que se le encomendó, siendo mortalmente herido, a pesar de lo cual conservó el dominio de su aparato, dirigiéndolo a Ben Tieb, donde llegó muerto a consecuencia de la pérdida de sangre, salvando la vida del observador, evitando que el aparato cayera en poder del enemigo".

Con anterioridad a la publicación oficial y en virtud de las facultades que tenía el Comandante General de Melilla, este impuso la citada Medalla al cadáver de IGLESIAS, cuando se le enterró, comunicándose la imposición, por telegrama de 20 de agosto, al Director de la Aeronáutica Argentina y al Aeroclub de su país de origen.

EL SUPERVIVIENTE

EL único de los pilotos argentinos que sobrevive es JUAN EMILIO SCALA ZAMORA, el cual tras pasar como sus compatriotas por Guadalajara, se le concedió el título de piloto de 1ª categoría el 17 de febrero de 1922. Cinco días más tarde es destinado a Sevilla y el 6 de mayo a la 1ª Escuadrilla de "Breguets" de Tetuán, con la que toma parte en las operaciones que se desarrollan en las zonas de Tetuán y Larache, así como luego en Melilla.

Es felicitado por el Alto Mando por algunas de sus acciones de bombardeo y en estos servicios transcurre el año 1922, pero el 14 de diciembre resulta herido grave en un accidente de avión, tardando 115 días en reponerse de las lesiones sufridas en el mismo. Una vez repuesto volvió a su unidad con la que permaneció durante todo el resto de 1923.

Los días 14 y 16 de febrero de 1923 se le concedió la Medalla Militar de Marruecos con los pasadores de "Larache" y "Tetuán" respectivamente y el 13 de noviembre de dicho año la de "Sufrimientos por la Patria".

El 13 de febrero de 1924 marchó con 2 meses de licencia por herido a Sevilla y por R. O. de 7 de abril causó baja en el Servicio de Aeronáutica quedando afecto a la Sección de Complemento de la Escala del Aire, en la que

permaneció hasta que por R.O. comunicada de 6 de mayo de 1926 se reincorporó al Servicio de Aviación Militar, siendo enviado a Getafe y por Orden de 25 del mismo mes y año al Grupo de Escuadrillas de la Zona Oriental, en Melilla, incorporándose el 1 de junio a los "Bristol", con los que intervino en diversas operaciones, tanto de reconocimiento fotográfico como de bombardeo y transporte de correo hasta el 10 de octubre, fecha en la que pasa a la Escuadra de Sevilla en la que permaneció hasta 1936. El 18 de julio de dicho año se incorporó a la Aviación Nacional en la que actuó durante los años de guerra civil, ingresando al terminar la misma en el Ejército del Aire.

Por su actuación en Marruecos fue citado como "Distinguido" por su actuación en los 6ª y 7ª periodos de operaciones y en 1925 se le concedieron un total de 4 cruces de 1ª Clase al Mérito Militar con distintivo rojo por su participación en los periodos 5º a 8º de operaciones en Marruecos y en 1927 se le otorgó otra más por el periodo de operaciones comprendido entre el 1 de octubre de 1925 y el 30 de septiembre de 1926. Finalmente por R.O. de septiembre de 1927 se le confirió el empleo de Teniente Honorario de Complemento de Aviación Militar.

LAS INCÓGNITAS

EXISTE la posibilidad, no contrastada oficialmente, de que algún hispanoamericano más, procedente de las filas del Tercio volase en la aviación española de Marruecos.



Suboficial don Nicolás Ragosín Dejman.

cos durante aquellos años. En el periódico "Tahuima", que en los años 50 editó el Tercio de la Legión, en su número 10, correspondiente al día 1 de agosto de 1952, en una sección en la que se publicaba el "Diario Personal del Capitán Legionario NUEZ COMIN", en el mismo se hace referencia a varios pilotos procedentes del Tercio: el ruso-polaco BORIS, los rusos RAGOSIN y KRIGUINE, a los que con posterioridad me referiré, y finalmente de: "Otro llamado ALVAREZ, argentino, vino con los de Cuba", sin que se aporten más datos sobre quien pueda ser y sin que sobre su existencia haya encontrado datos en los archivos del Aire.

LOS RUSOS BLANCOS

A los pilotos de este origen hay que dividirlos a su vez en dos grupos: los que a los mandos de aviones intervinieron en misiones de combate y los que surcaron alguna vez los cielos de Marruecos sin intervenir en las mismas.

Pero antes de referirme a ellos pormenorizadamente hay que señalar que por Orden Circular de 2 marzo de 1922 del Servicio de Aviación se dispuso lo siguiente: "En virtud de las muchas peticiones formuladas por aviadores extranjeros, solicitando ingresar en el Servicio de Aviación español, el Rey (que Dios guarde), de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central del Ejército, y a propuesta del General Director de Aeronáutica, se ha servido disponer quede autorizado dicho General Director para admitir en el Servicio de Aviación a los individuos filiados en el Tercio de Extranjeros que, hallándose en posesión del título de piloto, expedido por un Centro oficial lo soliciten voluntariamente y que además acrediten estar muy especializados en el tiro aéreo y entrenados en el manejo de los aparatos del servicio de guerra".

MUERTO EN ACTO DE SERVICIO

POR su fecha de alistamiento en el Tercio, BORIS UZAZKI MIHAILOVICH es el primero de los que luego fueron pilotos que lo hizo, ya que lo llevó a cabo en Figueras el 17 de noviembre de 1921. Según su Hoja de Filiación era natural de Petrogrado, en la que nació el 18 de julio de 1893, de profesión mecánico-



Michel Kriguine (fila inferior segundo por la derecha).

aviador, de religión protestante, de estado soltero y de 1'83 m de altura, que manifestó haber prestado sus servicios en el ejército ruso durante 3 años y 1 día, de ellos 2 como oficial. Se enganchó por un periodo de 5 años y fue destinado a la 1ª Compañía de la V Bandera en la que combatió en los años siguientes.

El 21 de abril de 1922, acogiéndose a la Orden Circular de 2 de marzo, antes mencionada, solicitó pasar a aviación por haber sido oficial instructor de la escuela de aviación de Orniembaum. Con fecha 23 de junio, desde la Comandancia General de Ceuta se remitió la petición al General Director de Aeronáutica y ésta el 2 de julio contestó que era necesario acompañar el título de piloto de aeroplano y documentación que acreditase poseerlo.

El interesado aportó una certificación en ruso, con su traducción al español, en fecha 3 de septiembre de 1921 del Gobierno Provisional Ruso Blanco, en la que certificaba que BORIS había sido oficial en la Escuela de Orniembaum y aviador-piloto en el aeródromo militar de Gatchina, retirándose del servicio por enfermedad en junio de 1918.

Pero la documentación debió quedar traspapelada en algún cajón y en julio de 1923 la Comandancia General de Ceuta recordó al General Jefe de la Sección de Aeronáutica Militar que no se había dispuesto nada al respecto. El 1 de agosto se acordó que el voluntario ruso, que ya era cabo en el Tercio, se presentase en Cuatro Vientos

para ser sometido a reconocimiento facultativo y examen de sus conocimientos aéreos expidiéndosele el 13 el preceptivo pasaporte.

UZAZKI pasó las pruebas correspondientes y el 11 de octubre el Jefe del Servicio de Aviación propuso que se le concediese el título de 1ª categoría de aeroplano con antigüedad de 9 de dicho mes, que le fue remitido el 15. El piloto ruso pasó a la Escuela de Transformación y el 19 de diciembre de 1923 fue examinado en Cuatro Vientos mediante un ejercicio teórico y revisión de sus expedientes de vuelo, resultando aprobado por un tribunal compuesto por el Teniente Coronel KINDELAN y los Capitanes FERNÁNDEZ CHECA Y GONZÁLEZ GALLARZA.

Volvió UZAZKI a Marruecos, sin que en la Hoja de Servicios que se encuentra en Villaviciosa aparezcan los que prestó en aviación, aunque por otras fuentes podamos tener idea de cuales fueron.

Así el ya mencionado Capitán legionario NUEZ en su "Diario" dice al respecto: "Otro motivo de distracción era ver llegar al aeroplano nº 15, que pilotaba el Suboficial BORIS, que de legionario y cabo, había estado en la 19ª Compañía, de la que fue el banderín... siempre que el servicio le deparaba ocasión, se acercaba a Monte-Adgos para tirarnos la prensa y revistas y hasta tabaco en algunas ocasiones. Le agradecíamos muy de veras su rasgo... Alguna vez le vimos volar sobre las guardias enemigas establecidas en

la balconada de Tirines, tan bajo, que temíamos por su vida, pues no dejaban de tirarle en sus constantes pasadas. Cuando descubría el objetivo, descargaba sobre él las bombas". En uno de estos vuelos relata el Capitán Legionario, que el avión pilotado por el ruso resultó alcanzado y se le vació el depósito de gasolina, por lo que tuvo que aterrizar en Uad-Lau y no en el aeródromo de Tetuán, su base habitual.

Tampoco hay constancia de las fechas en las que ascendió a los grados de Sargento y Suboficial y si que el 19 de abril de 1925, con motivo de un accidente que ocurrió en el aeródromo de Tetuán, al explotar una bomba de la que no había podido desprenderse antes de aterrizar su aparato, un Bristol, pese a ser atendido de sus heridas en el hospital de la Cruz Roja de dicha población, falleció, corriendo igual suerte el observador FERNANDO ROMERO.

Con posterioridad a su muerte, por Orden Circular de 17 de octubre de 1925 y por los mérito contraídos en las operaciones que tuvieron lugar entre el 1 de febrero y el 31 de julio de 1924 (9º periodo) en la Zona de Protectorado y con el grado de Sargento del Tercio se le concedió la Cruz de Plata del Mérito Militar con distintivo rojo, sin pensión.

EL PILOTO DE SUERTE DESCONOCIDA

EL 19 de junio de 1922 ingresan juntos en el Tercio de Extranjeros como soldados de 2ª, los voluntarios de nacionalidad rusa MICHEL KRIGUINE MELOKANOV y NICOLÁS RAGOSIN DEJMAN. Ambos se alistaron en Málaga por la duración de la campaña, pasando a Ceuta y Dar-Riffien, donde permanecen hasta el 1 de julio, día en que son pasaportados al aeródromo de Los Alcázares.

KRIGUINE en septiembre pasó a Melilla realizando diversos vuelos en hidroaviones, su especialidad, totalizando en 1922, 26 horas y 20 minutos. Durante ese tiempo realizó varios viajes de ida y vuelta a Ceuta, y efectuó 7 servicios de bombardeo y 2 de reconocimiento.

En 1923 llega a volar 193 horas y 18 minutos, interviniendo en 29 acciones de bombardeo, 27 de reconocimiento y 5 de escolta a aviones terrestres, llevando a cabo además numerosos viajes de ida y vuelta entre Melilla y Ceu-

ta o la Península y otros de pruebas de motores.

En este año y en el Diario de Operaciones de la Escuadrilla de Hidros aparecen las siguientes menciones: "El legionario Kriguine sale por vía marítima para Italia al objeto de traer en vuelo un aparato destinado a esta escuadrilla". Esta mención es de 25 de enero de 1923 y hay otra de 28 de febrero en la que se dice: "Ilegan procedentes de Los Alcázares (Cartagena) 2 hidros Savoia 16 bis, pilotados por los legionarios Kriguine y Ragosin".

En la Adición a la Orden General de 14 de noviembre de 1923 entre los "Distinguidos" durante el 7º periodo, que comprende desde el 1 de febrero a fin de julio de 1923, figura la siguiente mención: "Soldados del Tercio Miguel Kiriguin y Nicolas Ragosin, pilotos, excelentes aviadores, durante el periodo se distinguieron por su valor, disciplina en vuelo, conduciendo sus hidroaviones con serenidad en los bombardeos y reconocimientos sobre el enemigo".

Durante 1924 totalizó 153 y 35 minutos en el aire, interviniendo en 23 acciones de bombardeo, 3 de escolta de aviones terrestres y 3 de reconocimiento, amén de los consabidos viajes entre Melilla, Ceuta y España. Fue citado como "Distinguido" en la Orden general de 25 de octubre por su "valor y disciplina en vuelo".

En 1925 las horas de vuelo son 142 y los minutos 52, con los viajes ya sabidos y 22 misiones de bombardeo, la mayor parte durante las operaciones que tuvieron lugar con motivo del desembarco en Alhucemas, 8 de escolta de aparatos terrestres, 11 de reconocimiento y 2 de pruebas de hidros, entre ellos el del Savoia 16 bis, así como diversos vuelos de aeródromo.

Desgraciadamente no se conserva completa la "Hoja de Servicios correspondiente a los años 1926 y 1927, constatando solo en el primero de los años mencionados 16 misiones de bombardeo, 8 de reconocimiento y 1 de escolta de aviones terrestres hasta el 5 de junio de dicho año y en 1927, hasta el 25 de marzo, solo aparecen 7 horas de bombardeos y 3 de reconocimientos.

También fue citado como "Distinguido" en la Orden General de las Fuerzas Aéreas de Marruecos el 21 de mayo de 1924 por el salvamento de los pilotos de "Breguet" XIMENEZ DE SANDOVAL y SANTOS MARTÍNEZ. Así como en la de 23 de agosto de 1925: "Por sus brillantes cualidades durante

el 9º periodo de operaciones, sobre todo las efectuadas los días 9 y 23 de mayo, de 10 de junio y 15 de julio del citado año" y se le concedieron 4 Cruces de Plata al Mérito Militar con distintivo rojo.

Durante el desarrollo de su actividad aeronáutica obtuvo los siguientes ascensos en el Tercio, al que administrativamente siguió perteneciendo: Cabo por elección el 21 de septiembre de 1923, Sargento por elección el 1 de enero de 1924, Suboficial, por méritos de guerra el 1 de mayo del mismo año y el 26 de junio de 1926 el de Alférez por promoción.

Terminadas las mencionadas campañas el piloto ruso siguió en el Tercio y en el Servicio de Aviación, ascendiendo a Teniente en aquel por antigüedad el 17 de septiembre de 1930. El 18 de julio de 1936 voló desde Pollensa a la Península, en virtud de las ordenes recibidas y durante gran parte de la guerra prestó sus servicios en la aviación republicana, pero en puestos meramente burocráticos, en los que al parecer realizó labores de espionaje en favor de los nacionales, datos que no han podido ser contrastados, ya que en cierto momento desapareció de la zona en la que se encontraba y no se volvió a saber de él, aunque parece que se estableció en Francia.

EL OTRO SUPERVIVIENTE

NICOLAS RAGOSTIN DEJMAN sirvió en hidros, al igual que su inseparable amigo y compañero KRIGUINE, obteniendo los mismo ascensos en idénticas fechas que éste, por lo que omito los mismos.

En 1924 voló un total de 124 horas y 40 minutos, con 36 misiones de bombardeo, 5 de reconocimiento y 3 de escolta de aparatos terrestres. En 1925 las horas de vuelo fueron 205 y los minutos 27, tomando parte en 48 misiones de bombardeo, 13 de reconocimiento y 7 de escolta, en numerosísimas operaciones sobre Alhucemas y territorios adyacentes. En 1926 invirtió en volar 110 horas y 55 minutos, toma parte en 10 acciones de bombardeo, 12 de reconocimiento y 3 de escolta a aparatos terrestres, pasando en octubre de dicho año a Burgos.

En 1927, por R.O. de 4 de marzo, se le admitió en la Escala del Servicio de Aviación con la categoría de Oficial Aviador y permanece en Burgos hasta el mes de noviembre del citado año en

que vuelve a Melilla, base del Ataláyón, sin que en 1927 participase en acciones de guerra, totalizando solo 31 horas y 15 minutos de vuelos.

Por su actuación en el Norte de África fue citado como "Distinguido" por Ordenes Generales de 14 de septiembre de 1923, 25 de agosto y 25 de octubre de 1925 y fue condecorado con 2 Cruces de Plata del Mérito Militar con distintivo rojo, 1 Cruz de María Cristina, y 1 Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo. En septiembre de 1926 se le concedió permiso para usar con el uniforme las siguientes condecoraciones rusas: el "Sable de San Jorge", la "Cruz de Vladimiro" de 4º grado con espadas, la "Cruz de Santa Ana de Petrogrado" con espadas, otra sin espadas y las Cruces de San Estanislao de 2º y 3er grado, ambas con espadas.

Al igual que KRIGUINE permaneció en el Tercio y en Aviación hasta el 18 de julio de 1936, siempre en Marruecos, y en dicho día y en Larache se unió al Alzamiento, ingresando en la escala de Tierra del Ejército del Aire al terminar la guerra.

LOS OTROS RUSOS

S I bien no hay constancia de que participasen en acciones de guerra en los cielos marroquíes, si la hay de que llevasen en vuelo aparatos desde España hasta las bases situadas en suelo marroquí. Al menos dos llegan desde Yugoslavia en fecha no precisada, entre finales de 1922 y principios de 1923, contratados por el gobierno español como mecánicos de hidroaviones. De ambos se conserva escasísima documentación.

El primero de ellos es ALEJANDRO JUNKOFF, especialista en motores, quien durante 7 meses trabajó a entera satisfacción en los talleres de Los Alcázares. El 21 de febrero de 1923 remitió una instancia solicitando que se le emplease como piloto-mecánico, ya que en Rusia había volado aparatos de muchas clases, sobre todo hidroaviones. No obtuvo respuesta y el 22 de septiembre el jefe de la Escuela de



Boris Uzazki.

Los Alcázares emitió un informe favorable en el que se afirmaba que debido a su expatriación no había podido traer la documentación pertinente, pero que había realizado varios viajes a Marruecos pilotando diversos aparatos y en otra certificación se hace constar que JUNKOFF había pilotado: "Hidroaviones Savoia, F.B. A. Macchi 7 y aeroplanos Havilland escuela, efectuando prácticas de tiro y bombardeo, y como instructor de pilotos de hidroaviones y realizando pruebas de aparatos."

En la respuesta de 3 de octubre se alega que al no pertenecer al Tercio no podía entrar como piloto de tropa en el Servicio y solo se le podía contratar como piloto extranjero en virtud de la R.O. (no se dice cual) que permitía hacerlo al General Director de Aeronáutica. El 15 del citado mes se ofició al Director de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares que no podía expedirse título o documento provisional de piloto en favor de JUNKOFF. No hay constancia documental de qué hizo con posterioridad el mecánico ruso, ni si permaneció en España o se marchó.

El otro oficial que llegó de Yugoslavia fue WSEVOLOD MARCHENKO LARINOFF, nacido en 1890, marino de guerra zarista y experto en hidros, el cual había combatido primero durante la Primera Guerra Mundial y luego contra los ejércitos bolcheviques en Siberia con el Almirante KOLCHAK y luego en el sur de Rusia. Vencidos los blancos pasó al país balcánico donde durante dos años sirvió en la Aviación Naval.

Tampoco hay muchos datos acerca de él, constando que llegó a España, a través de su amigo RAGOSIN, en enero de 1923 ingresando como mecánico, realizando también cometidos de piloto, permaneciendo en Los Alcázares durante 4 años, pasando luego como profesor a la Escuela de Pilotos Civiles de Albacete.

Durante los años que permaneció en Los Alcázares realizó idénticos cometidos que JUNKOFF, pero logró que se le reconociesen sus antecedentes como piloto, tal vez porque en 1925 consiguió la nacionalidad española. Siguió viviendo en nuestro país, fue piloto de la L.A.P.E. y en 1936 optó por el bando nacional, muriendo en 1937 después de ser derribado el avión que pilotaba sobre territorio enemigo.

A MODO DE EPÍLOGO

E S difícil establecer qué otros pilotos extranjeros tripularon en misiones de guerra aviones españoles en los cielos africanos, además de los ya mencionados, por falta de datos al respecto, pero no hay que olvidar que otros transportaron aviones o hidros desde España a Marruecos pero los datos son fragmentarios y poco explícitos.

Así en el Diario de Operaciones de la Escuadrilla de Hidros el día 21 de marzo de 1923 aparece la siguiente mención: "Procedente del Aeródromo Marítimo de Los Alcázares llegó hoy en vuelo un avión Dornier pilotado por el alemán NIEMEYER", sin más datos y sin que exista expediente personal del mismo con ese nombre en Villaviciosa. ■