

# La Escuadrilla de Zeluán (1914-17)

VICENTE GARCIA DOLZ  
Coronel de Aviación  
Miembro del IHCA



En noviembre de 1912 el Ministro de Estado Manuel García Prieto había firmado en nombre del Rey el convenio hispano-francés por el que España aceptaba la responsabilidad de ejercer el protectorado sobre la zona de influencia española en el Norte y Sur de Marruecos, regiones que continuarían bajo la autoridad civil y religiosa del Sultán, pero administradas por un Jalifa, con la intervención de un Alto Comisario español. Designado Alto Comisario el general José Marina Vega, jefe de las fuerzas militares españolas, éste emprendió una serie de operaciones castrenses al objeto de someter a las kábilas rebeldes a la autoridad del Sultán, al que no reconocían. En el aspecto estrictamente militar, los generales Marina, por España, y Liautey, por Francia, se reunieron en Tetuán, en 1913, para acordar la coordinación de la acción de sus respectivos ejércitos. En aquél momento el Ministro de la Guerra ordenó la participación del Servicio de Aeronáutica en África. El Servicio, formado por las ramas de Aerostación y Aviación, se movilizó inmediatamente. Los aerosteros marcharon a África con los globos Saturno, Neptuno y Sirio, al mando del capitán Jiménez Millas, con los tenientes Maldonado y Gautier. Los aviadores, por su parte, al mando del capitán Kindelán, fueron a Marruecos en octubre de aquel 1913, con nueve pilotos y doce aviones, biplanos *Maurice Farman* y *Löhner Pfeil* y monoplanos *Nieuport*. En la primera fase de la campaña la escuadrilla utilizó el aeródromo de Sania Ramel, un terreno inmediato a Tetuán. El segundo campo se estableció en Arcila, para proporcionar apoyo aéreo a las tropas de la Comandancia General de Larache; allí se desplazaron, al mando del capitán Bayo, los biplanos *Maurice Farman*.

Pese a la importancia de los servicios prestados por los aviadores, eran muy poco apreciados. Los hombres del aire se las veían y deseaban para ser tomados en serio. Así tuvo resonancia el vuelo de Herrera con Ortiz Echagüe el 14 de febrero de 1914, desde la capital del protectorado a Sevilla, a bordo de un *Nieuport*, lo cual supuso la primera travesía aérea del Estrecho de Gibraltar. La prensa de la época recogió la hazaña con grandes alardes tipográficos. Los aviadores militares eran más apreciados por el pueblo que por las autoridades militares, con excepción del Rey Don Alfonso XIII, valedor de la Aviación desde sus comienzos en España.

La acción española en Marruecos optó por la línea de penetración pacífica y asentamientos militares con carácter permanente. El plan del General Marina consistía en irradiar su influencia desde las Comandancias Generales de Larache, Ceuta y Melilla, tres enclaves costeros cuya seguridad era preciso garan-

tizar. En cada uno de ellos una fracción de la aviación debía auxiliar a las tropas de la guarnición. Por ello a los aeródromos de Sania Ramel y Arcila se unió en junio de 1913 el de Zeluán, a unos 24 Km. de Melilla, a 200 metros de la estación de ferrocarril, a la derecha de la carretera entre Zeluán y Biguencein.

El 24 de abril de 1914 Herrera dejó Tetuán, marchando a Cuatro Vientos para planear la organización del nuevo aeródromo, que se establecería en Zeluán, sitio escogido sobre el terreno por el coronel Vives pocos días después. Según los apuntes para la memoria anual de D. Társilo Ugarte (año 1915), la orden de la Dirección de 24 de mayo de 1914 había implantado teóricamente, en el Reglamento de Aeronáutica, la composición de la Escuadrilla, formada por tres Secciones. Vives propuso dos secciones para la formación de la escuadrilla de Zeluán, por falta real de efectivos. Finalmente, sólo se pudo formar una Escuadrilla con una sola Sección. El 16 de mayo de 1914 salió de Madrid, en ferrocarril, una escuadrilla expedicionaria con destino a Zeluán. Su constitución era análoga a la enviada a Tetuán en 1913 y estaba dotada de aviones *Nieuport IVG* (los números 4, 5, 6 y 8), con mando de alabeo en los pedales y motor *Gnome* de 80 HP. Era su jefe el capitán D. Emilio Herrera Linares y llevaba como pilotos a D. Antonio Pérez Núñez, D. Carlos Alonso Ilera y D. José Valencia Fernández; y como observadores a D. Luis Gonzalo Victoria y D. Feliciano López Baceló. El personal subalterno y de tropa estaba formado por un sargento, un cabo, trece soldados y cinco servidores (del Cuerpo de Tetuán). El material te-



*Los generales Liautey y Marina, Residente y Alto Comisario de Francia y España, respectivamente. Foto obtenida durante la Conferencia de Tetuán, en 1913*

rrestre estaba formado por tres camiones (dos de marca *Dion Bouton* y uno *Benz*), y cinco tiendas de abrigo tipo *Besonneau*. También disponían los aviadores de un automóvil *Benz*, con el que viajaban a y desde Melilla. Los cajones que envolvían el material aéreo se convirtieron en comedores para la tropa y en otras dependencias.

Es interesante hacer notar la simplicidad de los cargos administrativos que regían los servicios de Aviación en aquella época. El capitán Alonso, que lo era de Intendencia, tenía los cometidos de pagador y encargado de efectos; el teniente Pérez Núñez, de Sanidad Militar, era el médico del aeródromo. Los demás cargos de mando, servicios militares y tropas eran ejercidos por los

otros oficiales. Las tripulaciones desempeñaban, pues, las tareas y misiones de vuelo y tierra.

Llegaron a Melilla por barco las cajas portadoras de los aviones, motores, repuestos y elementos precisos para la vida de la tropa en el campamento. E iniciaron su servicio con la experiencia adquirida en el viaje y misiones realizadas por la escuadrilla expedicionaria de Tetuán, cuyas órdenes y normas ya tenían fundamento de doctrina.

## LAS OPERACIONES AÉREAS

La línea del frente se había modificado pocos días antes de la llegada de los aviones con la ocupación de Monte Arruit. El mando preparaba un avance hacia la posición de Tistutin. Tras la organización del aeródromo con sus tiendas de lona en lugar de hangares, y tras el montaje de los cuatro aviones, el 23 de mayo de 1914 despegó el primer avión de Zeluán, pilotado por Herrera. Durante ese mes apenas se voló, a causa del viento de poniente. Pero en junio se obtuvieron las primeras fotos y croquis del valle del Muluya, Montes Ziato y río Guerrua. En junio se descubrió una harka de moros hostiles armados, dándose de ello conocimiento inmediato al mando. Fueron fotografiados los Montes Bucheriti y Tertutén. El 8 de junio fueron explorados terrenos a retaguardia de nuestras tropas. El día 27 se arrojaron bombas de 10 Kg. sobre dos grupos de jaimas próximas, en la orilla derecha de Kert, siendo sometidos sus habitantes. En julio prosiguieron los reconocimientos fotográficos sobre el Guerrua y la orilla izquierda del Kert. El día 15 se arrojaron 16 bombas en Zoco-Zabrilla, causando muchas bajas; y dos en las proximidades de Hach-Amar y de M'Tolsa (sin causar daño, por orden recibida). El 26 de julio fue visitada la escuadrilla por los generales Weyler y Marina; los aviadores y su trabajo habían causado ya asombro entre los viejos generales. En agosto prosiguieron los reconocimientos y bombardeos, que ocasionaron muchas bajas, en Zoco-el-Arbara y Beni-Bu-Jadri, etc. El día 13 llegó el coronel Vives, el cual permaneció hasta el 22, realizando vuelos como observador. En setiembre prosiguieron los vuelos de reconocimiento hasta el día 17. Quedó como jefe del aeródromo el capitán Alonso y se incorporaron los tenientes Bada Y Baceló. El 28 de octubre se dispuso la suspensión temporal de las actividades de la escuadrilla, por ser preciso el material aéreo y el personal en Cuatro Vientos, para formar más aviadores. El 13 de diciembre se reanuda la actividad de la escuadrilla, siendo arrojadas bombas los días 14 al 19. El día 13 el general Marina voló con el teniente Olivieri para estudiar el teatro de operaciones.



*Los primeros pilotos de la escuadrilla de Zeluán. Junto a un avión Nieuport posan de izquierda a derecha: teniente de Infantería D. José Valencia Fernández, capitán de Ingenieros D. Emilio Herrera Linares, Médico 1º D. Antonio Pérez Núñez, capitán de Intendencia D. Carlos Alonso Ilera y capitán de Estado Mayor D. Luis Gonzalo Victoria.*

## Carlos Alonso Ilera



Carlos Alonso Ilera nació en Valladolid el 4 de noviembre de 1879 y, aquejado de enfermedad, falleció en Madrid el 28 de abril de 1929. En junio de 1896 ingresó como alumno en la Academia de Administración Militar. Destinado a prestar sus servicios en la

Comandancia General de Cuba, se incorporó en La Habana en 1898 y allí permaneció participando en operaciones de guerra hasta que fue repatriado. Alcanzó en septiembre de 1899 el grado de Oficial Segundo y el de Oficial 1º de Intendencia en noviembre de 1908. Era Mayor de Intendencia cuando llegó a Zeluán con Herrera. En marzo de 1912 se presentó en Cuatro Vientos para iniciar el curso de piloto; en noviembre del mismo año obtuvo la calificación de piloto aviador en el Nieuport. Adquirió también el título de aerostero en el mismo año. En mayo de 1913 obtuvo la calificación de piloto aviador militar de 1ª categoría, quedando destinado en Cuatro Vientos como profesor de vuelo. Sufrió su primer incidente aéreo el 13 de junio de 1913: una parada de motor sobre San Rafael (Segovia) en el Nieuport nº 4, aunque sin consecuencias graves. El 24 de octubre de 1913 llegó a África con la primera escuadrilla expedicionaria de nuestra historia, quedando acampado con sus compañeros en Axdir (Tetuán). Fue el primero de la escuadrilla en despegar una vez desembalado y montado su Nieuport. Realizó durante ese año 68 horas de vuelo sobre territorio africano, de las cuales 38 lo fueron en acciones de guerra, reconociendo el terreno y sufriendo tiroteos en todos los vuelos, como el resto de los componentes de la escuadrilla. Tras ser habilitado el nuevo aeródromo de Larache, el 29 de marzo de 1914 volaron hacia allí, procedentes de Tetuán, tres aviones que habían de inaugurarlos, pilotados por Alonso, Pastor y White, apoyando en aquel mismo día las columnas que operaban en aquel sector.

El 14 de mayo de 1914 se incorporó a Zeluán. Regresó a Cuatro Vientos en junio y volvió a Zeluán a finales de agosto, hasta que la escuadrilla fue temporalmente disuelta. Durante 1914 realizó desde Zeluán sobre terreno africano 66 vuelos de guerra con una duración de 19 horas con 40 minutos, reconociendo el Zoco-el-Genis, valle del Haira, Zoco-el-Zebs, Kit-Zan y Ben Karris; también lanzó bombas sobre Ben-Karris y Kitzan. Regresó a Tetuán y a la Península y no volvió a Zeluán. Fue ascendido a comandante de Intendencia por méritos de guerra en junio de 1918. El coronel Vives, Jefe del Servicio de Aviación, no quería desprenderse de pilotos de la categoría de Alonso y consiguió del Ministerio de la Guerra la creación de una plaza de Comandante de Intendencia en Cuatro Vientos. Allí permaneció Alonso durante algunos años hasta que enfermó.



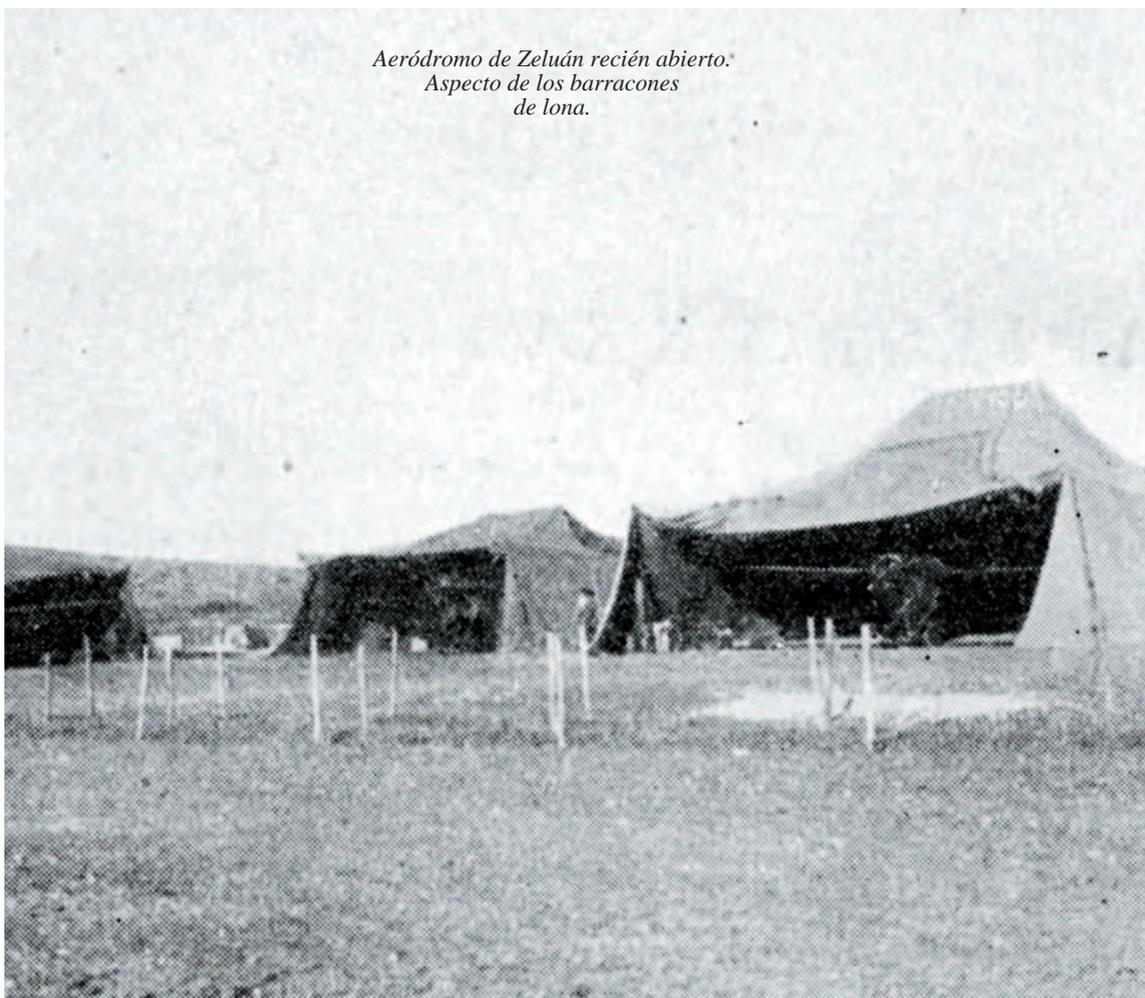
*El Dr. Pérez Núñez (piloto, delante) y el capitán de Estado Mayor Luis Gonzalo (observador, detrás) regresan de un vuelo fotográfico. Detrás, seguramente, está el barracón fotográfico. Las fotos, todavía húmedas, en ocasiones eran enviadas inmediatamente al Estado Mayor del Ejército de Operaciones, en Melilla.*

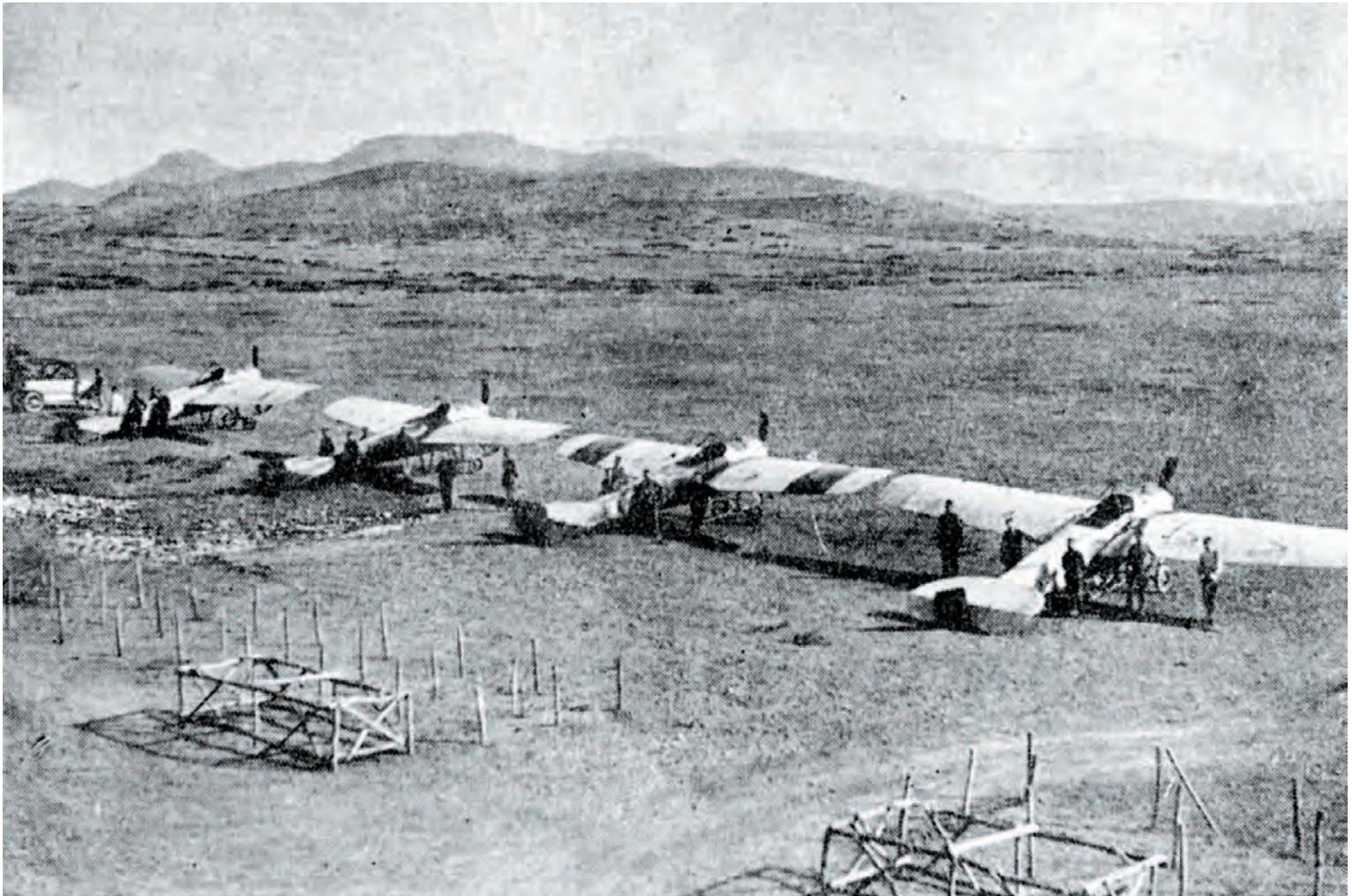
En enero de 1914 se voló poco a causa de las lluvias. Se completó el plano del Estado Mayor en la parte izquierda de los ríos Aikou y Zojda, señalándose la existencia de un monte de 2.700 m. próximo a Chechunen. Társilo Ugarte recoge en su memoria el vuelo de Herrera y Ortiz Echagüe en el Nieuport nº 6, sobrevolando por vez primera el Estrecho, el día 14 de febrero. En marzo se voló muy poco, pese a lo cual el día 27, prosiguiendo la labor de reconocimiento, fue localizado un cañón enemigo en Menkal. En abril se bombardeó Ben-Karris y Zadina. Fueron reconocidos Zoco-El-Sebt y Jemis. En mayo

prosiguieron los reconocimientos de los montes de Beni Ozmar y Beni Madán, y valle del Ajda hasta cerca de Zinat. En junio fueron reconocidos y fotografiadas las tierras de Kizan y Beni-Madan. En julio y agosto se ensayaron bombas incendiarias, con resultados poco concluyentes. En setiembre se redujeron las actividades, por escasez de hélices. La guerra europea impedía el abastecimiento. En noviembre y en diciembre se lanzaron algunas bombas sobre Ben-Karris y fue reconocida la zona de Beni-Lora.

En enero de 1915 la escuadrilla contaba como pilotos al Médico 1º Pérez

*Aeródromo de Zeluán recién abierto. Aspecto de los barracones de lona.*





*Aeródromo de Zeluán. Línea de los cuatro aviones Nieuport IV G . Con este aparato obtuvieron pronto el título de piloto superior (o de primera) el capitán Herrera y sus alumnos "monoplanistas". Eran unos biplazas en tándem, con el puesto de pilotaje delante y el del observador detrás. Seguramente carecían de doble mando. Estaban fabricados en Etablissements Nieuport de Suresnes (Francia). Tenían una envergadura de 10,9 m. y una longitud de 7,8 m. Pesaban en vacío 350 Kg. y su velocidad máxima era de 117 Km/h. Construidos con madera y tela, el mando lateral se conseguía mediante alabeo completo de las alas, movidas con los pedales del piloto (alas alabeables, sin alerones); el mando de dirección estaba regido por la palanca de pilotaje. José Gomá cuenta que el avión se desajustaba continuamente y que cada vez volaba con características distintas, pues los cambios de humedad influían poderosamente en las mismas. Un mismo avión se comportaba de forma distinta de un vuelo a otro. Pero bastaba dejarle una noche con un peso suspendido de una de las alas para hacerle recuperar sus características, de un modo aproximado, al menos.*



Núñez, al capitán Alonso Ilera y al teniente Felipe Matanza, éste recién salido del curso de pilotos de Cuatro Vientos. Los observadores eran el capitán Gonzalo y los tenientes López Bacelo y Fanjul. Entre otras actividades aéreas de la escuadrilla, el capitán Alonso fotografió el Zoco-el-Semis, Valle de Haira,

Zoco-el-Tebr y Ben-Karrix durante los días 8, 9 y 10 de enero, arrojando bombas sobre Ben-Karrix y Kitzau el 19 de febrero. La escuadrilla siguió bombardeando los anteriores objetivos los días 15 y 18 de abril. El 16 de marzo los aviadores participaron activamente en la ocupación de la meseta del Hemite,



*Un Nieuport va a despegar en una misión de bombardeo. Obsérvese el visor montado en el borde de ataque del plano derecho.*

## Antonio Pérez Núñez

El médico militar y piloto aviador Don Antonio Pérez Núñez es una figura heroica de la escuadrilla de Zeluán. Herrera fue su instructor de Nieuport, diciendo de él que había pagado su deuda con la Medicina, pues otro médico, el Dr. Espanet, le había enseñado a volar el mismo tipo de avión.



En 1910 Pérez Núñez era nombrado Oficial Médico Alumno de la Academia Médico-Militar. En enero de 1911 era promovido al empleo de Médico 2º del Cuerpo de Sanidad Militar. Destinado en Marruecos decidió realizar el curso de piloto aviador y en octubre de 1912 se presentó en la escuela de Guadalajara donde se le declaró apto para aspirante a piloto. Por su extraordinario comportamiento prestado en los hospitales de Melilla, especialmente en el del puesto de Talusit, fue distinguido en noviembre con la Cruz de Primera Clase del Mérito Militar con distintivo rojo. En febrero de 1913 marchó a la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos, al tiempo que ascendía al grado de Médico Primero. En mayo fue declarado piloto militar de aeroplano de segunda categoría. El 20 de noviembre obtuvo el título de piloto aviador militar de 1ª categoría, estableciendo la marca española de altura, subiendo a 3.600 m. sobre el nivel del mar. El 23 de junio, con 28 horas de vuelo como piloto, sufrió una parada de motor cerca de Aranjuez y al aterrizar entre unos árboles se pegó un golpe, sufriendo una conmoción cerebral. El 8 de abril de 1914 realizó un notable y largo vuelo: Cuatro Vientos-Zaragoza. El 18 del mismo mes se presentó en Zeluán, realizando vuelos de observación hasta la disolución temporal de la escuadrilla. En enero de 1915 prosiguió con su tarea de profesor de vuelo en Cuatro Vientos. En marzo se volvió a presentar en Zeluán, tomando parte el 16 de marzo en las operaciones de ocupación de la meseta del T-Hermite, en la orilla izquierda del Kert. Durante el 27 de junio y 3 y 5 de julio participó con el resto de la escuadrilla en los hechos de armas de Is-Usuga y Dra-Karsan. Durante los días 17 y 27 de julio arrojó bombas sobre la zona de Burrail. Realizó 42 horas de vuelo en África durante 1915. Regresó a la Península en 1915 y el 7 de agosto de 1917 sufrió un accidente en Cuatro Vientos, resultando con lesiones graves. Como hecho curioso, en marzo de 1918, con motivo de una huelga de Correos y Telégrafos, se militarizó el servicio, siendo destinado el Dr. Pérez Núñez a la Central de Correos de Madrid con los cometidos de vigilancia de los servicios postales. La vida privada del Doctor también tuvo incidentes curiosos, pues el 2 de setiembre de 1912 se cursó su partida de casamiento al Consejo Supremo de Guerra y Marina y el 3 de diciembre se curso al mismo centro el certificado de defunción de su esposa, Doña María de las Nieves Román; cuatro meses después se le concedió licencia para matrimoniar con Doña María Rosa Olea Cortés. En mayo de 1923 ascendió al grado de Comandante Médico. Realizó diversidad de servicios en Cuatro Vientos. En 1931 fue destinado a los Laboratorios de Investigación Aeronáutica. Pasó a la situación de retirado en abril del mismo año.

en la orilla izquierda del río Kert. Durante los días 17 y 27 del mismo mes el Dr. Pérez Núñez bombardeó el poblado de Burrail y sus inmediaciones. Los aparatos cooperaron el 16 de mayo en la operación Tokermín (paso del río Kert). Antes de terminar el mes se incorporó un cuarto piloto, el teniente Valencia.

El coronel Vives visitó la escuadrilla y en la operación de Hasi Berkan (6 de junio de 1914) voló como observador de Pérez Núñez, y con éste y con Valencia en sendos vuelos durante la operación de In Usuga y Dra Karaan, durante los días 27 a 29 de junio y 3 a 5 de julio. Los reconocimientos y los bombardeos prosiguieron en julio, atenuándose la actividad el resto del año. Gonzalo y Fanjul marcharon al curso de pilotos; y el primero de octubre se incorporó como jefe del aeródromo el capitán de Ingenieros Fernando Balseyro, piloto de Maurice Farman.

En enero de 1916 Pérez Núñez fue destinado a Cuatro Vientos y Balseyro se quedó con un solo piloto, Matanza, y con un solo observador, López Baceló. Este año la actividad en la zona fue escasa, de acuerdo con la política de mantener la situación estable hasta que terminase la guerra en Europa. Felipe Matanza realizó en 1916 numerosos reconocimientos, pero sólo en dos ocasiones bombardeó un campamento enemigo.

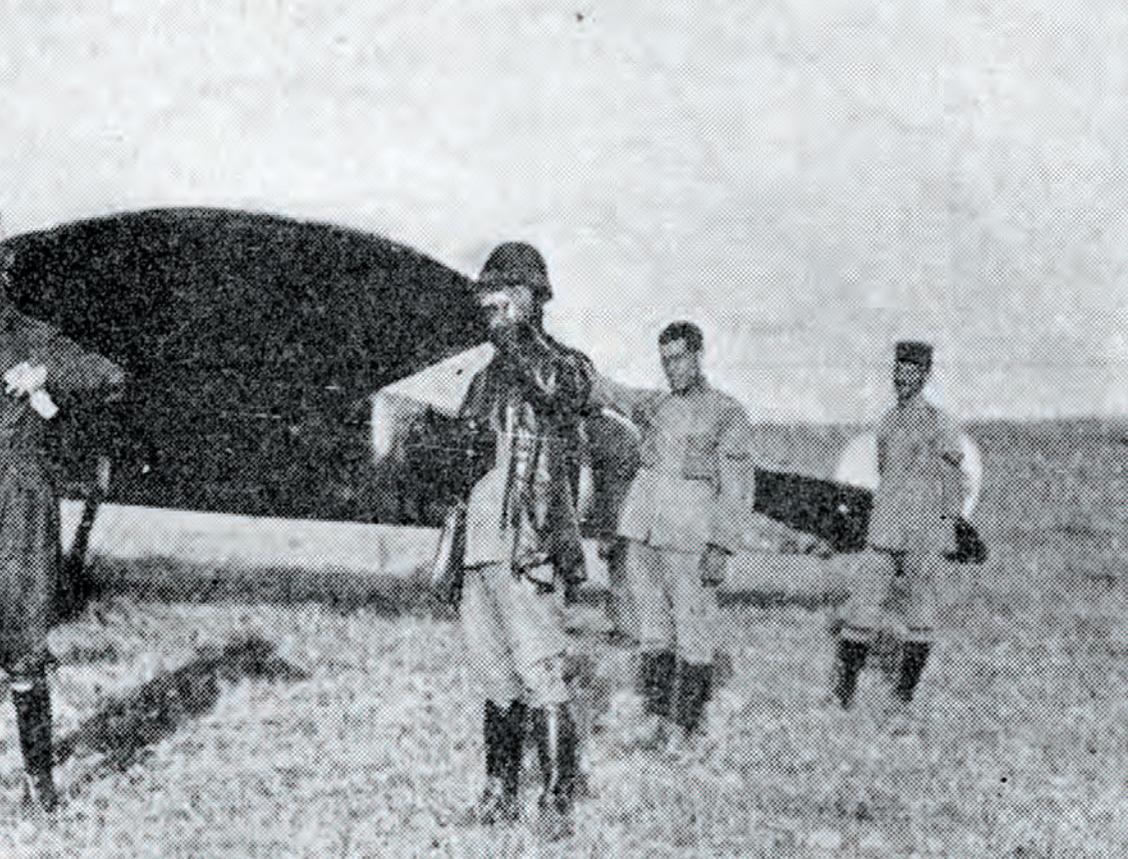
El 1 de agosto de 1916 el capitán Balseyro marchó destinado a Cuatro Vientos, haciéndose cargo Matanza accidentalmente de la escuadrilla. Antes de terminar el mes se incorporó el teniente Pedro González Díaz, aspirante a observador. En noviembre tomó el mando del aeródromo el capitán José Espinosa Arias, que se había hecho piloto en la



*Un Nieuport va a despegar en una misión de bombardeo. Obsérvese el visor montado en el borde de ataque del plano derecho.*

promoción de Matanza, también en Nieuport. Matanza, de nuevo jefe accidental desde febrero de 1917, continuó volando los *Nieuport* en la primera mitad de año. El 10 de junio entregó la unidad al capitán Francisco Bustamante y marchó a Cuatro Vientos. En este momento los *Nieuport* fueron relevados por el nuevo material, tipo *Barrón Flecha*. Ignoramos si los *Nieuport* de Zeluán fueron enviados a Cuatro Vientos o dados de baja allí.





## José Valencia Fernández



José Valencia Fernández, otro miembro de la escuadrilla de Zeluán, nació en Orense el 25 de junio de 1889. En agosto de 1906 fue nombrado alumno de la Academia de Infantería, en 1909 alcanzó el grado de segundo teniente y

en julio de 1911 el de primer teniente. Acreditó su valor en agosto y noviembre de 1909, participando en los combates por la toma de Tauima y de Atlaten, respectivamente. En mayo de 1911 participó en la ocupación de Taunat-Zay, Taunit Narrich, Harchia, Zoco-El-Arba-Zebuya. Realizó muchos servicios armados de aguadas y aprovisionamientos a las posiciones avanzadas de Melilla, entrando en combate en la mayor parte de los casos. Permaneció en campaña en la zona de Melilla durante todo el año 1912. En abril de 1913 se incorporó a las prácticas previas de aviación en Guadalajara y Cuatro Vientos. En septiembre comenzó las prácticas de aviación en Cuatro Vientos, obteniendo en octubre el título de piloto aviador militar de segunda categoría. En febrero de 1914 se incorporó a la escuadrilla de Tetuán y en mayo a la de Zeluán, realizando en ambas cometidos de observador en el Nieuport. En agosto recibió el título de piloto aviador de primera categoría. En noviembre marchó a la Península, al ser disuelta temporalmente la unidad. En enero de 1915 pasó destinado a aeródromo de Arcila, realizando vuelos de reconocimiento. En marzo recibió su primera Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, por su distinguido comportamiento en los hechos de armas relacionados anteriormente. En abril regresó a Cuatro Vientos y sufrió un accidente aéreo de carácter leve tras un aterrizaje forzoso. En mayo fue enviado a Zeluán, donde realizó cometido de piloto y de observador; tuvo un aterrizaje forzoso en Monte Arruit, sin novedad. En octubre fue ascendido al empleo de capitán y en noviembre regresó a la Península, continuando en el Servicio de Aviación. En enero de 1916 tomó el mando del aeródromo de Los Alcázares, permaneciendo en tal destino hasta 1921. La Dirección del Servicio de Aeronáutica Militar le encargó la prueba de hidroaviones para ser armados. En julio se incorporó como profesor a la Escuela de Aviación de Guadalajara. Pilotando el Avro nº 10, el 31 de agosto sufrió un accidente grave: el aparato entró en barrena y se mató el alumno, el teniente Utrilla Martínez, quedando Valencia tan mal herido que falleció el 5 de setiembre en el hospital. Contaba sólo 32 años de edad.

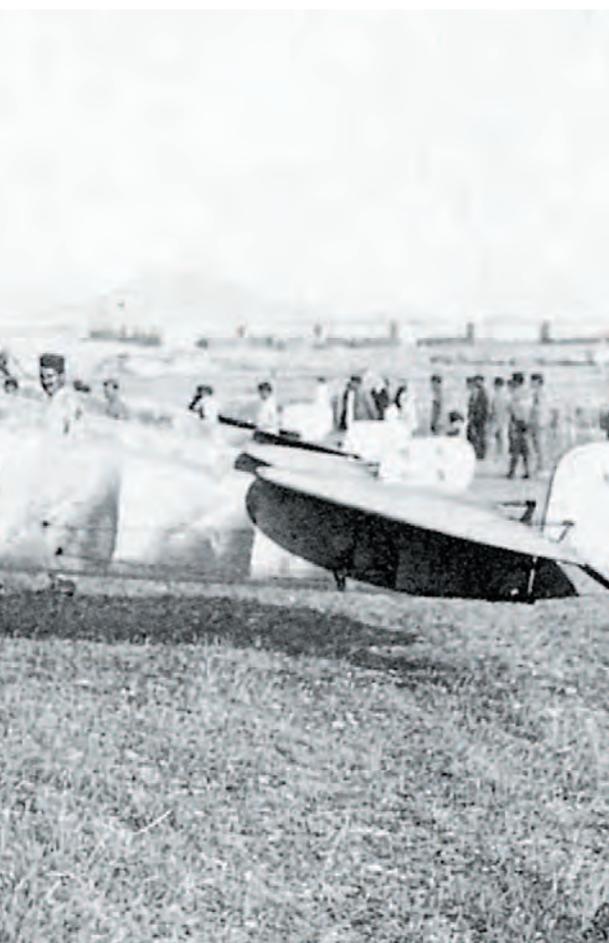
## BALANCE MILITAR

Con gran ilusión y actividad, siguiendo un programa de ordenado trabajo, los aviadores fotografiaron una extensa área. Y en un pequeño barracón de madera se instaló el laboratorio fotográfico y mesa de trabajo para dibujar los croquis. La Aviación descubrió barrancos desconocidos, lugares inaccesibles, rutas de fácil acceso para el avance del material de artillería y rodado, caminos, poblados ocultos, aguadas y gran número de datos de excepcional interés para el Estado Mayor del Ejército de Operaciones.

Bajo la principal colaboración del ca-

pitán Gonzalo Victoria, director de los trabajos del aire y del laboratorio, la escuadrilla presentó un interesante informe sobre las divisorias hidrográficas del Sur de la zona de Melilla, orígenes del río Ganen, afluente del Kert en su margen derecha y desagüe del Guerruau, poniendo en evidencia los errores de los mapas franceses que, con informaciones poco precisas, servían para fijar el límite de la frontera a su favor. La fotografía demostró que el río Ganen no nacía en el Guerruau, sino en la región de Beni-Buyaji; y que el Guerruau era una cuenca sin salida de aguas, que no vertía en el Muluya. Los vuelos de exploración fotográfica hasta Dar-Drius y Monte Mauro, al otro lado del Kert, probaron el empuje y voluntad de colaboración de aquella entusiasta y competente Aviación naciente. Desde los primeros días se presentaron al mando series completas de croquis detallados de la zona enemiga: fueron obtenidos mediante fotografías verticales reducidas a escala y superpuestas. Se empleaba la cámara *Nettel*. Las bombas empleadas eran de 10 y 3,5 Kg. Y como visores se disponía de un sector de madera graduado, de construcción casera, situado en el costado del fuselaje, con un cursor que permitía calcular el momento de arrojar la bomba, según altura y el tiempo de caída.

El jefe de escuadrilla, capitán Herrera, que ya había estado en Melilla en 1909 con la unidad de globos, sabía que la



*El capitán Herrera, primer jefe de la escuadrilla de Zeluán, ante su Nieuport. Herrera había seguido el cursillo de Nieuport en la escuela de Pau (Francia), a principios de 1912, donde fue alumno del Dr. Gabriel Espanet, médico y piloto, jefe de aquel establecimiento. Herrera, que volaba con gran placer los Nieuport, recordando con desagrado los biplanos Henry Farman, comenzó a instruir a los "monoplanistas" de la segunda promoción de Cuatro Vientos y, a fines de año, de la tercera. Los primeros alumnos de Nieuport que obtuvieron el título de piloto fueron el Oficial 1º de Intendencia Alonso Ilera (en noviembre de 1912) y el teniente de Ingenieros Olivie (en diciembre). En total, sólo diez pilotos de Nieuport se instruyeron en Cuatro Vientos durante los tres años que duró la escuela de "monoplanistas". Casi todos pasaron por la escuadrilla de Zeluán.*



Melilla, 1914. Foto obtenida por un avión de la escuadrilla de Zeluán. Un convoy sube, protegido por la aviación, a la posición de Harcha.

obtención del plano del territorio a vanguardia era la principal y más eficaz misión que en aquellos días podían desarrollar los aviones, con independencia del fuego de las bombas que, si bien producían efecto material destructor en aquella zona sobre la que actuaba, ya fueran zocos, poblados o tropas, no tenía suficiente continuidad, densidad y precisión para anular a un enemigo valeroso y decidido a oponerse al avance de la infantería española.

Los aviones, que ya tenían varios años de servicio sin poder ser sustituidos a causa de la guerra europea, obligaban a vencer graves dificultades y sufrir penalidades y riesgos, ya que las trepidaciones rompían con frecuencia mandos e instalaciones, y tanto las magnetos como las bujías presentaban averías imprevisibles. Los aterrizajes forzados se producían prácticamente a diario.

El mando del Ejército de Operaciones acabó demostrando en esta campaña gran interés por los servicios de Aviación. El Estado Mayor del General en Jefe presentó un informe poniendo de relieve la utilidad de los servicios prestados por los aviones, estudiando doctrinalmente la importancia de los datos obtenidos en los vuelos de reconocimiento y observación.

Respecto al bombardeo, la escuadrilla tuvo felices actuaciones, principalmente en el orden político. Se puede citar por ejemplo el caso motivado por la rebeldía de varios poblados próximos al frente, en el sector de Garet; bombardeados los poblados por la Aviación, los cabecillas moros acabaron presentándose en el puesto de mando del Ejército de Operaciones, en actitud de acatamiento y sumisión.

El 23 de julio de 1920 el aeródromo cayó en poder del enemigo y la escuadrilla perdió sus aviones DH-4, distinguiéndose en la defensa del campo el soldado Francisco Martínez Puche, que perdió su vida en la acción, siéndole concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

La guerra aérea en Melilla, que comenzó en 1914, no tuvo descanso hasta 1927.

## FUENTES CONSULTADAS

- 1.—Hoja de Servicios de D. Emilio Herrera Linares. Archivo General e Histórico del Aire (A.G.H.A.). Sección de Personal, nº 21.573.
- 2.—Memoria de D. Társilo Ugarte, enero de 1915. A.G.H.A. Sección de Asuntos. Legajo nº 12.405 (expte. Nº 16).
- 3.—Hoja de Servicios de D. Carlos Alonso Ilera. A.G.H.A. Sección de Personal, legajo nº 13.510.
- 4.—Hoja de Servicios de D. Antonio Pérez Núñez. A.G.H.A. Sección de Personal. Legajo nº 88.706.
- 5.—Hoja de Servicios de D. José Valencia Fernández. A.G.H.A., Sección de Personal. Legajo nº 19.807.
- 6.—Hoja de Servicios de D. Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor. A.G.H.A. Sección de Personal. Legajo nº 14.957.
- 7.—Hoja de Servicios de D. Carlos Cortijo y Ruiz del Castillo. A.G.H.A. Sección de Personal. Legajo nº 4.994.
- 8.—Hoja de Servicios de D. Emilio Jiménez Millas. A.G.H.A. Sección de Personal. Legajo nº 246.
- 9.—Hoja de Servicios de D. Genaro Olivé Hermida. A.G.H.A. Sección de Personal. Legajo nº 367.
- 10.—Hoja de Servicios de D. Felipe Matanzas Vázquez. A.G.H.A. Sección de Personal. Legajo nº 314.
- 11.—Historia de la Aeronáutica Española. Madrid, 1946. José Gomá Orduña.
- 12.—Aviones Militares Españoles. Madrid, 1986. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Jesús Salas Larrazábal, José Warleta Carrillo, Carlos Pérez San Emeterio.
- 13.—Historia de la Aviación Española. Madrid, 1988. Instituto de Historia y Cultura Aérea.
- 14.—Memorias. Emilio Herrera Linares. Madrid, 1986.
- 15.—Acción de España en Marruecos. Madrid, 1929. Carlos Hernández Herrera y Tomás García Figueras.