

# El aeródromo de Zeluán (1914-1921)

CARLOS AGUILERA MARÍN  
*Coronel del Ejército del Aire (Retirado)*

Mediante el Tratado Hispano-Francés firmado el 27 de noviembre de 1912, España asumió el protectorado sobre la zona de influencia española en el norte y sur de Marruecos. De esta manera, se establecieron los límites entre la zona francesa y la española al norte del río Uarga.



*Mapa del Protectorado español en Marruecos*

Más tarde el Real Decreto de 27 de febrero de 1913 establecería su organización. Ese mismo mes el general Felipe Alfau Mendoza, primer Alto comisario, comenzó la ocupación formal del territorio, y una vez tomada de forma pacífica la plaza de Tetuán, la eligió capital del protectorado. Sus regiones seguirían bajo la autoridad civil y religiosa del sultán, administradas por un jalifa, pero con la intervención del alto comisario español.

Muley Ahmed el Raisuni inició una rebelión contra los españoles, las agresiones de los rebeldes llegaron hasta las murallas de Tetuán. El 23 de agosto, el alto comisario, el general José Marina Vega, emprendió una serie de operaciones al objeto de someter a las cabilas rebeldes a la autoridad del sultán, al que no reconocían. Para participar en dichas operaciones quiso contar con la cooperación del recién creado Servicio de Aeronáutica Militar y estudiar la posibilidad de emplear aeroplanos y globos para el apoyo de las fuerzas terrestres.

El coronel Pedro Vives Vich, en el mes de agosto, seleccionó el campamento de Adir, que posteriormente se convertiría en el aeródromo de Sania Ramel, situado en la orilla izquierda del río Martín y que distaba de Tetuán tan solo dos kilómetros y medio. El día 28 de octubre llegó a Tetuán la primera escuadrilla expedicionaria, mandada por el capitán Alfredo Kindelán Duany, y el 2 de noviembre realizó su primer

vuelo el primer avión español en África, un Nieuport pilotado por el teniente Carlos Alonso Illera con el alférez de navío Pablo Mateo Sagasta como observador.

Al principio la aviación militar española utilizó el aeródromo de Sania Ramel, pero, para proporcionar apoyo aéreo a las tropas de la Comandancia General de Larache se habilitó un segundo campo en Arcila, próximo a Larache. El 29 de marzo de 1914 se inauguró el aeródromo de Larache, quedando este junto al preparado en Alcazarquivir como campos auxiliares de Larache.

El plan del general Marina era irradiar su influencia desde las comandancias generales de Larache, Ceuta y Melilla, tres enclaves costeros cuya seguridad había que garantizar protegiendo sus comunicaciones internas. En cada una de ellas, una fracción de la aviación debía de auxiliar a las tropas de la guarnición, y de ahí que en mayo de 1914 se creara un nuevo aeródromo en Zeluán, a unos 24 km de Melilla.

La corta vida de este aeródromo se puede dividir en tres periodos, diferenciados por el material aéreo destinado y los hechos que allí acontecieron: (1914-1917) la llegada e inicio de las operaciones con Nieuport IV-G, (1917-1919) época de calma y prueba de aviones nacionales por la falta en el mercado debido a la I Guerra Mundial y (1919-1921) el final tras el desastre de Annual y la aparición del de Havilland DH-4.

## PRIMER PERIODO (1914-1917)



Aeródromo de Zeluán

El 16 de mayo de 1914 salió de Madrid en ferrocarril una escuadrilla expedicionaria con destino a Zeluán. Fue el tercero de los aeródromos africanos después del de Sania Ramel, en Tetuán, y el de Arcila (al norte de Larache). En marzo de 1914 se inauguró el cuarto aeródromo en Larache.

El terreno fue elegido por el coronel Vives en abril de ese año. La constitución de la escuadrilla era análoga a la enviada a Tetuán en 1913 y estaba dotada de aviones Nieuport IV-G, los números 4, 5, 6 y 8, con motor Gnôme de 80 CV. Los vuelos comenzaron aproximadamente el 3 de junio.

### NIEUPOINT IV-G

Los Nieuport eran monoplanos, con una envergadura de 10,90 m, una longitud de 7,80 m y un peso total de 350 kg. Su motor, un Gnôme rotativo de 80 CV que le permitía alcanzar los 110 km/h. Era un biplaza con los asientos en tándem, en una cabina única tipo bañera y mando en el asiento posterior.



Los mandos de vuelo consistían en una palanca tipo "mango de escoba" y una barra denominada "palonnier". La palanca accionaba el timón de profundidad al moverla hacia adelante o hacia atrás, y al inclinarla lateralmente actuaba sobre el timón de dirección. Los pies apoyaban sobre la barra horizontal, y al moverla por medio de unos cables alabeaban las puntas de las alas.

El tren de aterrizaje consistía en un patín de madera y una barra de acero con ballestas donde iban las dos ruedas, que servía de eje y amortiguador. La estructura era de madera forrada con tela y su motor rotativo estaba protegido por una carcasa metálica.

Los Nieuport IV-G llegaron a Cuatro Vientos a finales de abril de 1913 con los que el capitán Emilio Herrera Linares comenzó a instruir a los monoplanistas. En total, solo diez pilotos de Nieuport se instruyeron en Cuatro Vientos en los tres años que duró la escuela de monoplanistas. De ellos, seis llegaron a pilotos de primera y casi todos pasaron por la escuadrilla de Zeluán, equipada con los más potentes Nieuport IV-G, retirados de la escuadrilla de Tetuán cuando, en 1914, se creó el aeródromo de Zeluán en Melilla.

Fue el jefe de la escuadrilla, el capitán de Ingenieros Emilio Herrera Linares y tuvo como pilotos al médico Antonio Pérez Núñez, al capitán de Intendencia Carlos Alonso Illera y al teniente de Infantería José Valencia Fernández, y como observadores al capitán Luis Gonzalo Victoria y al teniente Feliciano López Baceló. El personal subalterno y de tropa estaba formado por un sargento, un cabo, trece soldados y cinco mecánicos.



Pilotos (de izq. a dcha.) tte. Inf. José Valencia Fernández, cap. Ing. Emilio Herrera Linares, médico I.º Antonio Pérez Núñez, cap. Int. Carlos Alonso Illera, cap. E.M. Luis Gonzalo Victoria

## Emilio Herrera Linares



**E**milio Herrera nació en Granada el 13 de febrero de 1879. A los 17 años ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Salió de teniente en 1903, solicitando su traslado a la Escuela Práctica de Aerostación para aprender el manejo de los aerostatos.

A finales de julio de 1909, formó parte de la compañía de aerostación que se desplazó a Melilla para colaborar con el Ejército tras los desastres de Sidi Musa y el Barranco del Lobo. El 25 de agosto entregó en la Comandancia General de Ingenieros el croquis del Gurugú, realizado por él con los datos recogidos desde el globo.

Perteneció a la primera promoción que en 1911 realizó el primer curso de pilotos de aeroplano en Cuatro Vientos. Creado en 1913 el Servicio de Aeronáutica, fue nombrado jefe del Aeródromo de Cuatro Vientos, y en enero de 1914 sustituyó a Kindelán en Tetuán. En febrero efectuó la primera travesía aérea del estrecho de Gibraltar y en mayo tomó el mando del nuevo Aeródromo de Zeluán en Melilla.

En diciembre de 1918, ascendido a comandante participó en la construcción y diseño del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos, inaugurado en 1921 y dotado de uno de los túneles de viento más grande y moderno del momento, proyectado por el mismo Herrera.

En 1935 realizó los diseños de un globo que podía alcanzar los 26.000 metros de altitud y de la escafandra de vuelo, origen del primer traje espacial que contaba con micrófono, sistema de respiración antivapor, termómetros, barómetros o varias herramientas para medir y recoger muestras. Su escafandra de vuelo fue tomada como diseño previo de los modernos trajes espaciales de los astronautas.

Al comienzo de la Guerra Civil, en 1936, era teniente coronel y el director técnico de la fuerza aérea republicana. Se mantuvo fiel al gobierno republicano y en 1937 ascendió a general; fue el último presidente del Gobierno de la República en el exilio. Falleció en Ginebra el 13 de septiembre de 1967 a los 88 años.

El material terrestre estuvo formado por tres camiones, dos de la marca de Dion-Bouton y uno Benz, y cinco tiendas de abrigo tipo Besonneau. También dispusieron los aviadores, de un automóvil Benz, con el que realizaban el trayecto desde el aeródromo a Melilla y regreso. Los cajones que envolvían el material aéreo se convirtieron en comedores para la tropa y en otras dependencias.



Tiendas hangar de aviones

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.

## Antonio Pérez Núñez

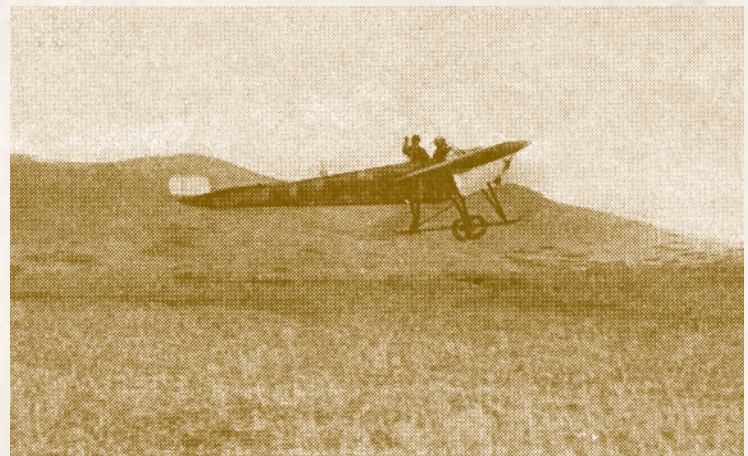


**E**n 1910 Antonio Pérez Núñez fue nombrado oficial médico alumno de la Academia Médico-Militar. En enero de 1911 fue promovido al empleo de médico 2.º del Cuerpo de Sanidad Militar. Destinado en Marruecos, decidió realizar el curso de piloto aviador y en octubre de 1912 se presentó en la escuela de Guadalajara donde se le declaró apto para aspirante a piloto.

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 1.ª categoría.

El 18 de abril de 1914 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 los días 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 Burreil. Realizó 42 horas de vuelo en África durante 1915, regresando a la Península ese mismo año.

En mayo de 1923 ascendió a 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 de ese año.



El capitán Emilio Herrera realiza el primer despegue de Zeluán en un Nieuport IV-G (03.06.1914)

La línea del frente había sido modificada 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 a modo de hangares y el montaje de los cuatro aviones, el 3 de junio de 1914 se realizó el primer despegue de Zeluán, efectuado por Herrera un vuelo de 10 minutos de duración. Pocos días después, una patrulla formada por tres aparatos Nieuport, pilotados por el capitán Alonso, el teniente Valencia y el médico Pérez Núñez realizó una improvisada exhibición aérea sobre Melilla.

## Carlos Alonso Illera



Carlos Alonso Illera nació en Valladolid el 4 de noviembre de 1879, en junio de 1896 ingresó como alumno en la Academia de Administración Militar.

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 1.<sup>a</sup> categoría, quedando destinado en Cuatro Vientos como profesor de vuelo. El 24 de octubre de 1913 llegó a África con la primera escuadrilla expedicionaria, quedando acampado en Axdir (Tetuán). Fue el primero de la escuadrilla en despegar una vez desembalado y montado su Nieuport.

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, 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 falleció en Madrid el 28 de abril de 1929.

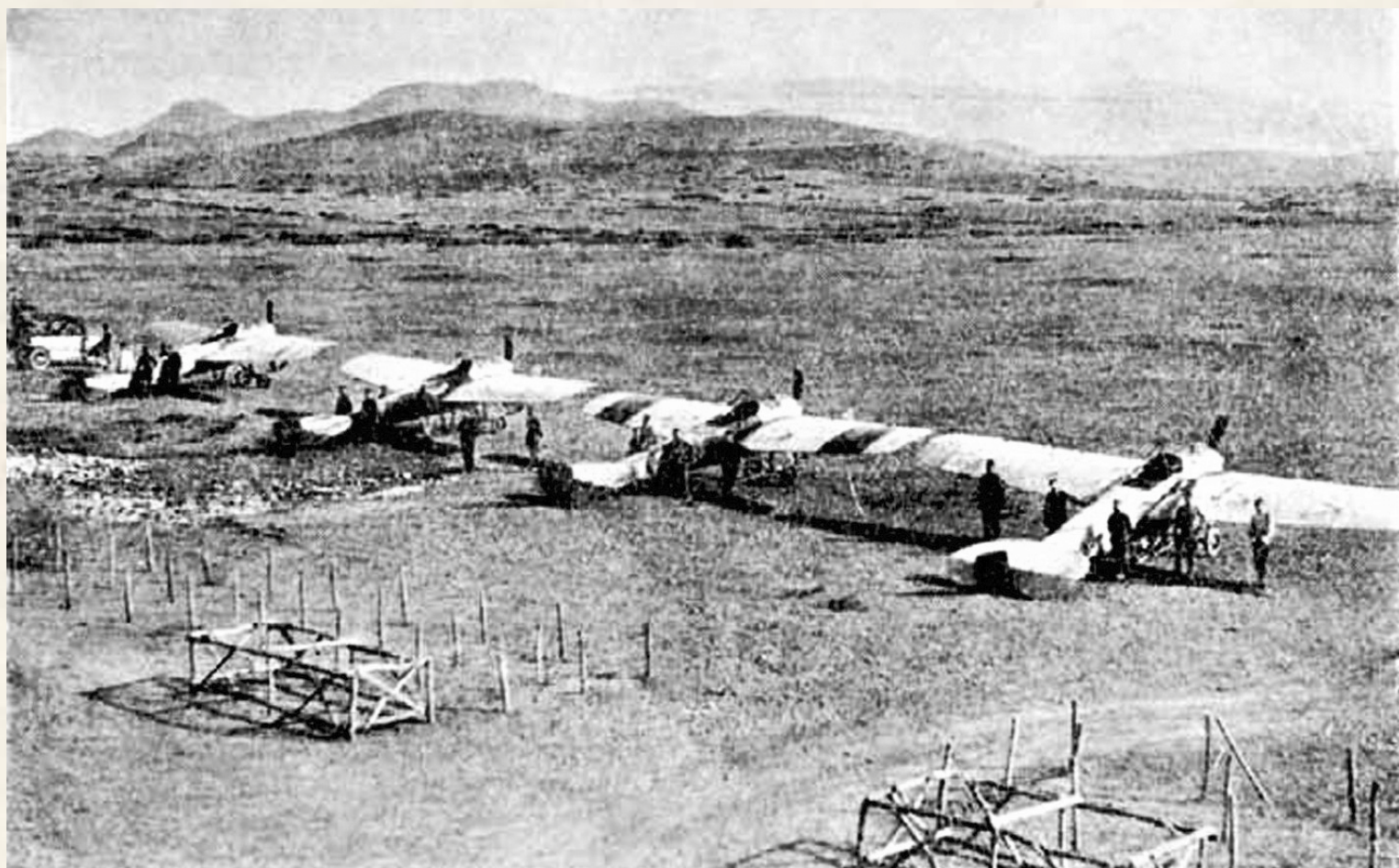
## José Valencia Fernández



José Valencia Fernández 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.

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 ambos 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 al 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 mayo fue enviado a Zeluán, donde realizó cometidos 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. En julio se incorporó como profesor a la Escuela de Aviación de Guadalajara. Pilotando el Avro n.º 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 septiembre en el hospital. Contaba sólo 32 años de edad.



Línea de Nieuport IV-G

Durante ese mes apenas se voló, a causa del viento de poniente. En junio se obtuvieron las primeras fotos y croquis del valle del Muluya, montes Ziato y río Guerruao. Ese mismo mes 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 las tropas españolas. 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.

La actividad aérea no cesó a lo largo del año 1914, realizándose numerosos vuelos de reconocimiento y bombardeo, ametrallamientos al suelo y plena cooperación con las fuerzas propias, vuelos de enlace y correos urgentes y de forma muy destacada el auxilio y aprovisionamiento de las posiciones sitiadas en situación angustiosa. La aparición de los aeroplanos levantaba el ánimo y el entusiasmo de los soldados españoles y alegraba sus espíritus. De alguna manera, influían siempre en el desarrollo favorable de las operaciones.



Visita del general Valeriano Weyler



Visita del general José Marina Vega

En julio prosiguieron los reconocimientos fotográficos sobre el Guerruao 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.

El 26 de julio fue visitada la escuadrilla por los generales Valeriano Weyler y José 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, Beni-Bu-Jadri, etc. El día 13 llegó el coronel Vives, el cual permaneció hasta el 22, realizando vuelos como observador.

El jefe del gabinete fotográfico-cartográfico fue el capitán Gonzalo. El trabajo más importante fue demostrar, mediante



Croquis de la cuenca del Guerruao

fotografías y croquis, que la cuenca del Guerruao era una cuenca cerrada y que no tenía contacto con la del Muluya, destruyendo así las tesis francesas que deseaban conseguir que la línea de demarcación entre ambos protectorados se desplazase hacia el norte. El croquis que levantaron no era muy preciso, pero sí muy claro.

Entre los más importantes servicios prestados por la escuadrilla figura el croquizado y fotografiado de zonas no conocidas y, sobre todo, la comunicación inmediata al mando de los movimientos y situación de las fuerzas enemigas y la corrección del tiro de la artillería, dando a esta información detallada de los blancos a batir.



Nieuport IV-G en su tienda hangar

En septiembre prosiguieron los vuelos de reconocimiento hasta el día 17. Quedó como jefe del aeródromo el capitán Alonso y se incorporaron los tenientes Bada Vasallo y López Baeló. 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 reanudó la actividad de la escuadrilla siendo arrojadas bombas los días 14 al 19. El día 13, el general Marina voló con el teniente Oliví Hermida para estudiar el teatro de operaciones.

Tras su colaboración en la campaña desarrollada por el general Gómez Jordana en la zona del Kert, Beni Bu Gafar y

Beni Salem, la escuadrilla fue disuelta, pero reactivada nuevamente en abril de 1915, una vez iniciada la Primera Guerra Mundial que supuso un gran freno para la Aviación española en el norte de África.

Por una parte, la imposibilidad de importar nuevos aviones, y por otras razones de política internacional para evitar todo peligro a la neutralidad española, aconsejaron reducir casi la totalidad de las operaciones del Ejército en el Protectorado. Esta política no afectó a la actividad de la Aviación, pues los tres aeródromos permanecieron activos con unas pequeñas dotaciones de personal y material aéreo, que siguieron realizando misiones de reconocimiento y, esporádicamente, algún bombardeo.



*Nieuport IV-G motor en marcha listo para rodar*

En enero de 1915 la escuadrilla contaba como pilotos al médico 1.º Pérez Núñez, al capitán Alonso Illera y al teniente Felipe Matanza, este recién salido del curso de pilotos de Cuatro Vientos. Los observadores eran el capitán Gonzalo Victoria y los tenientes López Baceló y Fanjul Goñi. Entre otras actividades aéreas, de la escuadrilla, el capitán Alonso fotografió el Zoco-el-Semis, Valle de Haira, Zoco-el-Tebr y Ben-Karrich durante los días 8, 9 y 10 de enero, arrojando bombas sobre Ben-Karrich 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, en la orilla izquierda del río Kert. Durante los días 17 y 27 del mismo mes el doctor Pérez Núñez bombardeó el poblado de Burrail y sus inmediaciones. Los aparatos cooperaron el 16 de mayo en la operación Tokermín en el paso del río Kert.

### Fernando Balseyro Flores



**J**efe del Aeródromo de Zeluán desde el 1 de octubre de 1915 hasta finales de julio del año siguiente.

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 reconoci-

mientos, pero sólo en dos ocasiones bombardeó un campamento enemigo.

### Felipe Matanza Vázquez



**N**ació el 19 de abril de 1886 en Aguilar de Campoo (Palencia). Ingresó en el Ejército como soldado de Caballería, en el Regimiento de Cazadores de Talavera n.º 15 el 28 de febrero de 1908. En septiembre de 1909, pasó como alumno a la Academia de Infantería, de la que salió con el grado de segundo teniente el 23 de junio de 1912, siendo destinado al Batallón de Cazadores de Llerena n.º 11,

con el que destacó en numerosas operaciones llevadas a cabo en los frentes africanos de Melilla.

Ingresó en Aviación como piloto, ya de primer teniente, en 1915, en las escuadrillas de Melilla. En 1916, se encontraba en el Aeródromo de Zeluán como jefe de escuadrilla, encargado del taller fotográfico, con el mando de la sección de tropa y desempeñando interinamente la jefatura del campo, en este año efectuó más de cincuenta vuelos de guerra como piloto.

El 31 de marzo de 1917 obtuvo el título de observador, y en mayo del mismo año fue destinado al aeródromo de Cuatro Vientos.

En 31 de julio de 1918 ascendió a capitán y se le destinó al aeródromo de Sevilla como jefe del Parque y de la Sección de tropa, desempeñando interinamente la jefatura de la base y causando alta de plantilla en la Aeronáutica Militar.

En 1920 se le nombró profesor de vuelos para los alumnos de Zaragoza, a cuya escuela se incorporó el 20 de mayo. Finalizado el curso fue destinado a la segunda escuadrilla de Breguet XIV, en Sevilla, y el 10 de febrero de 1921 tomó el mando del Aeródromo de Larache.

En 22 de octubre de 1926 se le designó jefe del Grupo de la Zona Occidental de Marruecos. Se hizo cargo del Grupo de Breguet XIV y de la jefatura del Aeródromo de Larache, e inmediatamente dieron comienzo sus intervenciones con los bombardeos de Taula, Jerbá, Beni-Buhar y Maisera.

El día 4 de julio de 1927 el Breguet pilotado por el capitán Gallego Suárez Somonte, al que se había incorporado como bombardero el jefe del grupo, capitán Matanza, efectuó un servicio de protección a las fuerzas de tierra, al mando del teniente coronel López Bravo. Volaban a tan baja altura que una descarga enemiga alcanzó el aparato y quedó Matanza gravísimamente herido. Gallego quiso ir a tomar tierra, pero se opuso su jefe y le ordenó que continuase el vuelo, pues aún le quedaron bombas que arrojar.

Cumplida la misión Gallego enfiló el avión hacia el aeródromo; tras la toma tierra acudió a auxiliar a su jefe. Pero Matanza, símbolo del espíritu de los aviadores en campaña, tenía aún entre sus manos agarrotadas por la muerte el disparador de la ametralladora.

Sus méritos en la guerra de África fueron compensados con cinco cruces de 1.ª clase del Mérito Militar con distintivo rojo, y su último heroísmo fue premiado con la Cruz Laureada de San Fernando. Fue el último aviador que murió en la guerra de África.

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.



*Nieuport IV-G virando en descenso*

### José Espinosa Arias



**J**efe del aeródromo desde el 10 de noviembre de 1916 al 2 de febrero de 1917.

En noviembre tomó el mando del aeródromo el capitán José Espinosa Arias, que se había hecho piloto en la 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. Se ignora si los Nieuport de Zeluán fueron enviados a Cuatro Vientos o dados de baja allí.

### SEGUNDO PERIODO (1917-1919)

**E**n Zeluán, Melilla, los viejos Nieuport fueron sustituidos por los Barrón Flecha, de fabricación nacional, a partir de 1917.



*Barrón Flecha*

### BARRON FLECHA



**P**rimero avión diseñado para la aviación militar, por el capitán ingeniero y piloto Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor, con una envergadura de 14 m., una longitud de 8'60 m. y un peso total de 1.000 Kg. Su motor un Hispano Suiza HS 8A, 140 CV, que le permitía alcanzar los 160 Km/h.

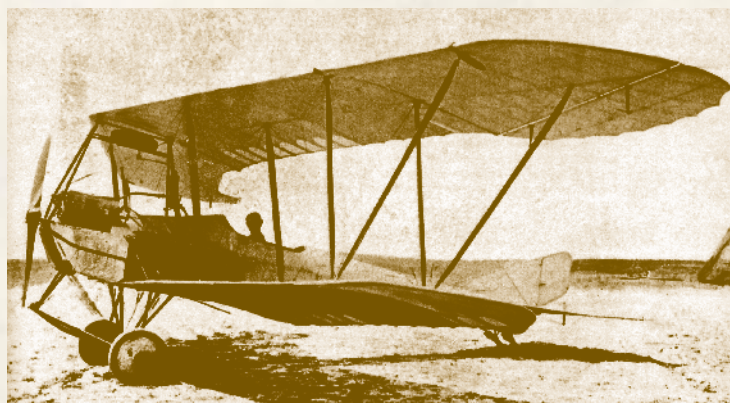
Estos motores los habían creado el ingeniero suizo Marc Birkigt y el Teniente de Ingenieros Luis Sousa Peco. Debían propulsar a los Barrón "Flecha", ya que nuestros habituales proveedores de motores sólo suministraban ya a sus naciones en guerra. Estaba previsto que proporcionaran 150 C.V. de potencia, pero desde el principio ya empezaron a dar 160 CV; con los cambios y mejoras llegaron a dar más de 200, conservando la misma estructura básica del motor. Teóricamente se habían diseñado, construido y desarrollado para propulsar a los "Flecha", pero, como salieron tan buenos, se enviaron a Francia y los Flecha tuvieron que usar motores viejos de los aviones españoles que se iban enviando al desguace.

En 1914 el capitán Barrón, presentó los planos de una versión del Lohner Pfeilflieger con modificaciones originales suyas, y recibió orden de construir una pequeña serie. El primer aparato fue probado el 3 de abril de 1915 y adoptado por el Servicio con el nombre de biplanot tractor Flecha.

Inspirado en el Löhner y construido por Cardé y Escoriaza de Zaragoza, a la primera serie de seis, montada en Cuatro Vientos, se les dotó de los motores Austro-Daimler de 90 CV procedentes de los Löhner, dados de baja.

El 27 de julio de 1915, el propio Barrón probó por primera vez el Flecha con motor Hispano-Suiza en Cuatro Vientos, en presencia del Rey Alfonso XII.

La segunda serie de doce, montados en Zaragoza en el año 1917, llevan ya los Hispano Suiza fabricados en Barcelona, pasaron a servir en la base sevillana de Tablada y en el norte de África, en Tetuán y Zeluán.



*Vista del Barrón Flecha*

De los doce Barrón Flecha, montados en Zaragoza en el año 1917 que llevaron los motores Hispano Suiza fabricados en Barcelona, algunos pasaron destinados a Zeluán, donde prestaron incalculables servicios de guerra, siendo dados de baja al final de 1919.

### Francisco Bustamante de la Rocha



**J**efe del aeródromo desde el 10 al 30 de junio de 1917.

Desde el 10 de junio hasta final de mes, fue el capitán Francisco Bustamante de la Rocha el jefe del aeródromo, posteriormente lo fue el capitán José M.<sup>a</sup> Aymat Mareca hasta mayo de 1918 cuando el capitán Pedro González Díaz se hizo cargo con carácter accidental del aeródromo; en junio volvió a ser nombrado jefe accidental del aeródromo hasta primero de diciembre de 1919, en que cesó y se incorporó a Getafe para realizar el curso de piloto.

### José M. Aymat Mareca



**N**ació en Barcelona el 21 de octubre de 1887. Ingresó como alumno de la Academia de Infantería de Toledo el 28 de agosto de 1904 y logró el despacho de teniente en 1907. Tras dos años en unidades del arma, ingresó en la Escuela Superior de Guerra en 1909 y obtuvo el diploma de Estado Mayor en 1914.

Creada la Aeronáutica Militar, se integró en sus filas. Participó como navegante aéreo en las diferentes campañas de Marruecos y desde mediados de 1917 hasta mayo de 1918, siendo ya capitán, ejerció el mando del aeródromo de Zeluan.

Escribió la reseña del vuelo de la Patrulla Atlántida que, partiendo de Melilla el 10 de diciembre de 1926, llegó el día de Navidad a la isla de Fernando Poo en Guinea Ecuatorial.

Viajó por Suiza, Italia, Inglaterra y Francia para la adquisición de aeroplanos para el Ejército español.

Dirigió la Escuela de Observadores, Tiro y Bombardeo Aéreo, fue profesor de la Escuela de Guerra, impartiendo la asignatura de Aviación, hasta 1936 cuando comenzó la guerra civil española.

En 1938 logró escapar de la cárcel y se incorporó a las filas nacionales como coronel de Estado Mayor de Aviación. Fue ascendido a general en agosto de 1942 y a general de división del Ejército del Aire en enero de 1953. Falleció en Madrid en agosto de 1957.

### Pedro González Díaz



**N**ació en San Juan de Puerto Rico el 26 de marzo de 1893. A finales de agosto de 1908 ingresó como alumno de Infantería; obtuvo los empleos de segundo y primer teniente en julio de 1911 y 1913, respectivamente.

En agosto de 1916 se incorporó al Aeródromo de Zeluan desde donde asistió al curso de observador, obteniendo el título en junio del año siguiente. A primero de septiembre se reincorporó a Zeluan como observador y jefe del Gabinete Fotográfico, en noviembre de ese mismo año ascendió a capitán.

Del 18 al 27 de mayo de 1918 fue jefe accidental de Zeluan y de su Gabinete Fotográfico, en junio volvió a ser nombrado jefe accidental del aeródromo hasta primero de

diciembre de 1919 en que cesó y se incorporó a Getafe para realizar el curso de piloto.

En febrero de 1920 pasó al Aeródromo de Cuatro Vientos para entrenarse con aviones de Havilland, en marzo se incorporó a Zeluan como piloto y encargado de barracones, en agosto quedó como jefe accidental, en diciembre fue nombrado nuevamente jefe accidental hasta mediados de febrero de 1921.

A finales de agosto voló a Larache, donde se hizo cargo de la escuadrilla hasta enero de 1922 en que se incorporó a Cuatro Vientos. En 1923 siendo profesor de la Escuela de Transformación en Cuatro Vientos falleció en accidente de aviación el día 8 de enero de 1923.

En 1919 nuevos aviones fueron a servir en la escuadrilla de Zeluan, los biplanos Barrón W, pero por espacio de tres meses, dada su escasa fiabilidad, donde esperarían a su relevo definitivo, cuando llegó la avalancha de buenos aviones del sobrante de guerra de los aliados, que se compraban a precios irrisorios.

### BARRON W



**E**l 18 de julio de 1915 Alfonso XIII ordenó al capitán ingeniero y piloto Eduardo Barrón construir un avión diseñado para recibir el motor Hispano, radiadores y demás piezas totalmente fabricados en España. Barrón presentó los planos a las autoridades aeronáuticas e inmediatamente recibió la orden de construirlo.

Biplano diseñado a partir del Barrón Flecha en el que el observador-fotógrafo-bombardero ocupaba el puesto delantero, muy separado de la cabina del piloto. Para mejorar su campo de visión hacia abajo, el ala inferior tenía la forma de "W" en el borde de ataque lo que dio nombre al avión.

El prototipo que se construyó inmediatamente se vio afectado por la tardía entrega de motores, no podía llevar los Hispanos, por no estar disponibles hasta un año después. Se le instaló un motor Curtiss de 90 CV de los que equipaban los Curtiss Jenny de la Marina.

El primer vuelo tuvo lugar el 4 de octubre de 1916, y en diciembre voló otro, ya con motor Hispano de 140 cv. Se fabricaron 12 aviones en Cuatro Vientos que se terminaron en 1917.

En 1919 el plan del general Berenguer fue hacerle la vida imposible a rifeños y yebalíes en sus ásperas montañas, evitando así cruentos combates, hasta obligarles a someterse al Majzén jalifiano.



Barrón W



A fines del mes de octubre de 1919 se recibieron tres biplanos sistema mixto. El personal del aeródromo de Zeluán, compuesto por el capitán de Infantería García González, jefe del aeródromo el capitán de Artillería Gómez Lucía, jefe de la escuadrilla y los tenientes de Ingenieros Rentería y de Infantería Moreno, estudiaron las reformas que habían de introducirse para recibir los aparatos.

### Cesar Gómez Lucía



**N**ació en la madrileña localidad de Colmenar Viejo el 21 de septiembre de 1893, e ingresó en la Academia de Artillería de Segovia en 1908; a su salida de esta fue destinado a la Comandancia de Artillería de Larache.

En 1915 formó parte de la 5.<sup>a</sup> promoción de pilotos, recibió el correspondiente título y quedó destinado en Cuatro Vientos.

Realizó el curso de piloto de globo en 1918, año en que ascendió a capitán, yendo entonces destinado a Marruecos, a la escuadrilla de biplanos Barrón Flecha estacionada en el Aeródromo de Sania Ramel, en Tetuán, y con ella participó en las pequeñas pero enérgicas operaciones con que el alto comisario, general Berenguer, fue desarrollando su política en la zona occidental.

Fue especialmente enconado el combate del 22 de abril para conquistar el poblado de Beni Salem y la posición de Kudia Hara, y en él recibió dos impactos su Flecha. Regresó a la Península en 1920; descubrió entonces lo que era su verdadera vocación y donde su labor fue más fecunda. Fue nombrado vocal técnico del Consejo Superior Aeronáutico, desempeñó interinamente la dirección general de Navegación y Transporte Aéreo, y fue nombrado luego delegado del Gobierno en C.L.A.S.S.A., de la que fue más tarde director-gerente hasta su disolución en 1931, pasando entonces a serlo de la recién creada L.A.P.E., cargo que desempeñó hasta julio de 1936 en que por sus ideas políticas fue detenido en El Plantío, permaneciendo en distintas prisiones hasta el final de la guerra.

Gómez Lucía, que en 1939 era comandante, fue destinado al Estado Mayor del recién creado Ejército del Aire, pasando al ascender a teniente coronel, a la Dirección General de Aviación Civil. En 1941 quedó en situación de supernumerario para asumir la dirección de la compañía Iberia, cargo que ostentó hasta 1962, siendo durante los años de su gerencia cuando se produjo la gran expansión de la compañía, a la cual llevó a ocupar un puesto destacado entre las mundiales.

Murió César Gómez Lucía en Madrid, el 25 de enero de 1984, tras noventa años de vida fértil dedicada a la aviación.

Los tres biplanos mixtos, que eran los que diariamente efectuaban vuelos, fueron bautizados con los nombres mitológicos de Apis, Corrupia y Garaba. Para ellos, se montaron nuevos hangares y se amplió el aeródromo, dándole mayor extensión de terreno.



Barrón W

### SOUSA MIXTO



**E**l avión Sousa Mixto es un aparato del que se sabe muy poco. Fue desarrollado en los Talleres de Cuatro Vientos por el teniente Luis Sousa Peco. El avión era un biplano tractor que se usó en el curso de observadores en 1919.

El Mixto estuvo en las escuadrillas de Tetuán y Zeluán. El teniente Sousa se desplazó a ambos aeródromos para su montaje entre septiembre y noviembre de 1919. En octubre el teniente Barberán, observador en Tetuán, voló dos misiones en el biplano tractor Mixto núm. 4.

El Mixto usaba el motor Hispano-Suiza 8Ab de 180 CV y debió fabricarse en 1918 en cantidad de una media docena. Fue reformado muchas veces hasta conseguir una puesta a punto aceptable, por lo que este aparato de reconocimiento y bombardeo ligero tuvo una vida efímera, siendo ya anticuado desde su puesta en servicio.

Los Mixtos de Zeluán fueron relevados por de Havilland DH-4 a principios de 1920.

Se hicieron interesantes fotografías de la zona no sometida, que constituyeron un valioso elemento de juicio para el alto mando, efectuadas en arriesgados reconocimientos. Estuvieron aproximadamente tres meses, dada su escasa fiabilidad.

### TERCER PERIODO (1919-1921)



Línea de aviones de Havilland DH-4

**A** finales de diciembre de 1919, se montaron en el aeródromo de Zeluán seis aparatos de Havilland que formaron la segunda de las escuadrillas que se asentaron en el protectorado español. Los oficiales pilotos eran Fernández Mulero, Villegas, Perdomo, Manzaneque, Rentería y Bado.

Los de Havilland DH-4 eran aviones biplanos dotados de motores Rolls Royce de 365 CV, con autonomía de 2 horas



Personal de la Escuadrilla de Zeluán

y capacidad de dos plazas. Iban provistos de una ametralladora y podían llevar diez bombas de diez kilos cada una. Su velocidad máxima era de 230 km/h,

Con motivo de los nuevos conflictos que tuvieron lugar en 1919, el Gobierno de Allendesalazar autorizó al jefe superior de las fuerzas militares en Marruecos, general Berenguer, quién también ejercía el cargo de alto comisario, a iniciar acciones bélicas para reducir a los rebeldes, primero en la Yebala y posteriormente en el Rif.

En enero de 1920, el general Fernández Silvestre, nuevo comandante general de Melilla, decidió operar en la zona oriental, el territorio de Rif, sin coordinar las operaciones con las de la zona occidental.

#### DE HAVILLAND DH-4



Los de Havilland DH-4, excedentes de la RAF dotados de plantas motrices Rolls-Royce Eagle tenían una envergadura de 12'93 m., una longitud de 9'35 m. y un peso total de 1.083 Kg.

La aviación española recibió sus primeros DH-4, del total de 45 que llegarían a reunir, hacia octubre de 1919, enviándose los primeros ejemplares adquiridos a tierras africanas, hacia mayo o junio de 1920, a las Escuadrillas de Tetuán, Larache y Zeluán.

Se perdieron cinco DH-4 de esta última Unidad, tras el desastre de Annual al ser destruidos por personal español para que no cayesen en manos de los rifeños de Abd-El-Krim, al ocupar éstos el aeródromo de Zeluán.

La reacción del pueblo español no pudo ser más solidaria, puesto que fueron muchas las provincias que adquirieron uno o varios DH-4 para reforzar a los cinco del mismo tipo enviados desde el Marruecos occidental hasta Melilla, formándose con ellos el famoso "Grupo Rolls". Fueron innumerables los apoyos aéreos que rindieron a las tropas españolas de tierra, en lugares tan conflictivos como Tizzi Assa, Xauen o Tizzi Moren.

También protagonizaron los primeros bombardeos nocturnos de la Aviación Militar Española, efectuados por estos esforzados aparatos sobre Zauia de Beni Isef i Zauia de Tisili, así como peligrosísimas misiones de aprovisionamiento de municiones, víveres o barras de hielo a posiciones cercadas, mediante vuelos literalmente a ras de tierra para garantizar la exactitud de la entrega.

El Rif es una abrupta cadena montañosa formada por la cara sur del sistema penibético peninsular. Tiene 350 kilómetros de longitud desde los montes de Beni Suassen hasta los de Anyera. La zona oriental es la denominada propiamente el Rif, y la occidental la Yebala. Sus macizos más importantes de este a oeste son el de Quebdana, de 928 metros. los montes de la Guelaya, con el Gurugú, de 880 metros; el Rif central con el Tiguidín, de 2.453 metros; el Beni Hasan, de 1.800 metros, y el Tiziren de 2.101 metros.

El Aeródromo de Zeluán, al mando del capitán César Gómez Lucía y posteriormente el capitán Pío Fernández Mulero, era la sede en aquellos momentos de los aviones Mixtos fabricados en Cuatro Vientos. El lunes 2 de febrero de 1920 despegaban tres nuevos de Havilland DH-4, recientemente incorporados a la guarnición, que realizaron diversos vuelos

sobre Melilla. Uno de estos aviones iba pilotado por el propio de Havilland, mayor de Aviación del Ejército inglés. En los dos restantes, iban a los mandos los pilotos Rentería, Villegas, Fernández Mulero, Perdomo y el sargento de Ingenieros González.

Pocos días después, el 14 de febrero, se produjo un accidente en dicho aeródromo, al chocar contra el suelo un aparato que procedía a realizar un viraje. El avión iba pilotado por Perdomo y Villegas, ambos resultaron gravemente heridos.

#### Pío Fernández Mulero



En 1916, estando destinado en el Regimiento de Ferrocarriles, solicitó el curso de piloto aerostero, obteniendo el correspondiente título en la Escuela de Aerostación de Guadalajara. Un año después, en 1917, se hizo piloto militar de aeroplano. Cuando España adquirió los primeros aeroplanos de Havilland DH-4, con motor Rolls, fue nombrado jefe de la escuadrilla que con estos se formó, y con

ella marchó al Aeródromo de Zeluán, reanudando la actividad aérea que por falta de material llevaba varios meses interrumpida.

En Zeluán de cuyo aeródromo era Jefe, desarrolló una importante labor, reconociendo el terreno a vanguardia de las posiciones, y realizando incursiones de bombardeo, aunque siempre con menos contundencia de la que los aviadores deseaban y podrían desarrollar.

Tras la retirada española, en el verano de 1921, el enemigo se apoderó de gran cantidad de territorio, llegando a los linderos de la plaza de Melilla, el Aeródromo de Zeluán fue destruido por los rifeños.

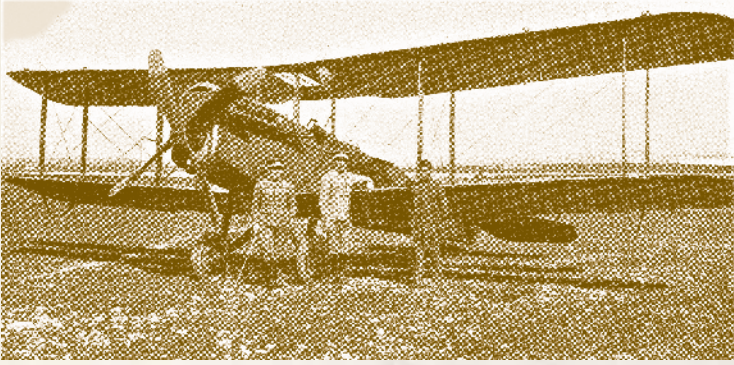
El 3 de noviembre de 1921, llegó al nuevo Aeródromo de Tauima, distinguiéndose especialmente en los ametrallamientos sobre Ras Medua y los poblados de Yasmén y Tifaser. En 1924, ya de nuevo jefe de escuadrilla, volvió a ser muy brillante su actuación en los certeros bombardeos a las fuerzas enemigas que atacaron el peñón de Vélez de la Gomera. Ascendido a comandante, recibió el mando del Grupo Bristol y al frente de él tomó parte en el desembarco de Alhucemas, donde tan destacado papel tuvo la Aviación Militar.

Ya teniente coronel, fue nombrado jefe de las fuerzas aéreas de África en 1928, permaneciendo al frente de ellas hasta 1930, en que toma el mando de la Jefatura de Material, al tiempo que es jefe del aeródromo de Cuatro Vientos. En 1931 es elegido presidente de la Federación Aeronáutica Española.

El 18 de julio de 1936 se encontraba en Yeste, donde había nacido en 1888, pasando las vacaciones con su familia, fue detenido por las milicias populares y llevado a la cárcel de Albacete. El 3 de octubre fue puesto en libertad, pero al día siguiente fue asesinado junto al puente viejo.

El 1 de junio de 1920, se realizó la bendición y bautizo de ocho aviones de Havilland DH-4, recibidos con destino a la segunda escuadrilla, mandada por el capitán Pío Fernández Mulero. Ofició el acto el vicario castrense Plácido Zaydín, actuando como madrina Eleuteria Silvestre de Fernández, madre del Comandante General de Melilla. La banda de música del regimiento de África, dirigida por el mayor Macías, amenizó el acto.

El general Fernández Silvestre llevó a cabo una arriesgada campaña que tuvo un importante éxito inicial. En unos meses conquistó un territorio muy superior al conseguido por sus predecesores en muchos años, consiguiendo con su penetración pasar más allá del río Amekran y establecer una po-



*Capitán Mulero, Observador y Mecánico*

sición avanzada en Abarrán. La escuadrilla de Zeluan apoyó todos esos movimientos y las exigencias de la campaña obligaron a solicitar mayor número de pilotos. El 30 de mayo de 1920 llegó hasta Dar Drius, el 12 de agosto alcanzó Tafersit y en el mes de octubre ocupó Bu Hafora. En diciembre cruzaba el río Kert, sometía a las cabilas de Beni Ulixech y Beni Said y llegaba hasta Monte Mauro, tras ocupar Dar Quebdani, situando sus tropas a un paso de Alhucemas, frente a la cabila de Beni Urriagel.

El 7 de diciembre de 1920 ocurrió un nuevo accidente. Fue protagonizado por un avión a la hora de aterrizar en el aeródromo de Zeluán. Resultó muerto el observador aviador, cabo de Ingenieros, Germán Ferreras Puente y herido el teniente piloto Gutiérrez.



*de Havilland DH-4 en vuelo*

Las acciones bélicas de Silvestre acabaron por unir a todas las tribus del Rif. Los Beni Said, los Beni Tuzin, los Beni Ulixech y los Beni Urriagel, cuyo líder era Sidi Mohamed Abdel-Krim.

El 18 de junio de 1921 se estrellaba en este aeródromo el aparato del teniente de Infantería Ramón Ostáriz Ferrándiz, que llevaba como observador al soldado Antonio Cabo Rodríguez.

Desde su bastión de Axdir, Abd-el-Krim dirigió el 1 de junio una ofensiva contra Abarrán, que fue arrasada; el 21 de julio atacaba Igueriben, que caía irremisiblemente, y en la madrugada siguiente destruía Annual, provocando una matanza en las tropas españolas que huían en desbandada tras la muerte del general Fernández Silvestre.

El Aeródromo de Zeluán, en 1921 contaba tan solo con una escuadrilla de 5 aviones de Havilland DH-4 a las órdenes del capitán Pío Fernández Mulero.



*Línea de aviones de Havilland DH-4*

La escuadrilla dependía operativamente del comandante general, cuyo Estado Mayor decidía cada tarde los servicios que habrían de realizarse al día siguiente, y lo comunicaba al jefe de la escuadrilla que acudía a la comandancia a recibir las órdenes.

El empleo de la Aviación era muy rígido, limitando su actuación a bombardeos a altura media, nunca por debajo de 500 metros, sobre objetivos previamente definidos, y al reconocimiento de áreas marcadas.



*Pilotos de la Escuadrilla de Zeluán*

El aeródromo de Zeluán se hallaba situado en la orilla derecha del río Zeluán y a unos 2 kilómetros de la alcazaba de la que recibía el nombre. Distaba de Melilla 27 kilómetros y quedaba a una distancia entre 50 y 60 km de la línea alcanzada por las tropas, con lo que se perdía bastante tiempo en llegar a los objetivos y regresar en cada servicio. No había en el aeródromo alojamiento para los oficiales, por lo que estos, todos los días, media hora antes del ocaso, marchaban a Melilla a pernoctar, estando de regreso en Zeluán cada mañana para estar listos para despegar al amanecer. Tenía una pequeña guarnición de aeronáutica al mando de un alférez de Ingenieros, y todas las noches quedaba en el, de servicio, un oficial.

En esas fechas la 2.ª Escuadrilla de Melilla estaba mandada por el capitán piloto Pío Fernández Mulero, contaba con 6 aviones de Havilland Rolls y tenía como pilotos y observadores al capitán García Muñoz, a los tenientes Barrón, Montalt, Ruano, Martínez Vivancos y Arizón, al teniente de navío Cardaro y al sargento Gutiérrez Lanza, siendo jefe de las tropas el alférez Martínez Cañadas.

Los días 21 y 22 de julio la escuadrilla puso a prueba su resistencia física realizando una extenuante labor. El día 21



*Los aviadores y capitanes Pío Fernández Mulero y Luís Montalt (bastón en la mano derecha) y personal de tropa*

completó 15 salidas, y 14, el 22, arrojando en ellas más de 1.000 kilos de bombas. El 23, ya con el ejército en plena retirada, despegaron en las primeras horas los cinco aeroplanos pilotados por los capitanes Fernández Mulero y García Muñoz, y los tenientes, Ruano, Vivanco y Barrón en misión de bombardeo de las concentraciones enemigas de los alrededores de Dar Drius, debiendo además reconocer la zona de combate. Realizado el servicio, regresaron a Zeluán donde tomaron tierra todos los aparatos menos el del jefe de la escuadrilla, cundiendo la alarma, ya que la última vez que había sido visto era internándose en un profundo barranco entre Ben Tieb y Dar Drius, para bombardear a un fuerte contingente enemigo. Cuando ya se temía lo peor, con un retraso de más de media hora respecto a los otros aparatos tomó tierra con el avión marcado por ocho impactos de bala.

Desde Drius el general Navarro ordenó para aquella tarde que se bombardearan los puntos donde se observaran concentraciones enemigas, especialmente las posiciones de Tugunt y Axdir-Asus. El teniente Ruano marchó con el camión a Melilla para traer bombas, y se dispuso una nueva salida para las dos y media de la tarde, ya que se habían visto entre Dar Drius y Batel fuerzas de caballería que, probablemente, eran la vanguardia de la columna del general Navarro retirándose sobre el último punto. Para este servicio autorizó el capitán Mulero a los pilotos a descender por debajo de los consabidos 500 metros si lo consideraban oportuno, y la misión se realizó regresando todos los aparatos alcanzados por el fuego de fusil, uno de ellos con 14 impactos, resultando herido el teniente Luis Montalt, observador del jefe de la escuadrilla.

El capitán Mulero se encontró al tomar tierra con una orden del jefe de E.M. para que se presentase en la comandancia general a las 6 de la tarde, marchando inmediatamente para Melilla, dejando orden al capitán García Muñoz de que "en caso de no existir alguna novedad extraordinaria, los oficiales y el resto del personal volante marcharan a la plaza a pernoctar".



*De Havilland DH-4 en vuelo*

En la comandancia general informó al jefe del E.M. de los resultados de los vuelos del día, y aunque no se habían observado núcleos enemigos en la retaguardia de Batel, hasta Zeluán, las tropas habían sido vistas entrando con orden en Batel, lo que parecía denotar que no existía riesgo especial. Se estudió la posibilidad de retirar la escuadrilla a algún campo de retaguardia. El de Nador, que ya empezaba a utilizarse y tenía buenas condiciones para el vuelo, estaba a solo 13 kilómetros de distancia de Zeluán, pero no disponía de instalaciones y era más difícil de defender, y en Melilla, la hípica era de muy reducidas dimensiones, y Rostrogordo requeriría bastantes trabajos para poder ser utilizado. El jefe de E.M. prometió al capitán Mulero que al día siguiente reforzaría con

alguna tropa la guarnición del aeródromo. Aunque, insistía, no creía que fuera necesaria, ya que la retirada terminaría en la línea del río Kert.

En doce horas cambió totalmente la situación. Al amanecer del día 24, la línea del Kert había desaparecido y el enemigo, salvo un pequeño cinturón defendido por débiles fuerzas en torno a Melilla, dominaba todo el territorio en el que quedaban unos pocos islotes defendiéndose. Uno de ellos al aeródromo de Zeluán, en donde el teniente observador Manuel Martínez Vivancos, oficial de servicio, que contaba con el alférez de Ingenieros Ángel Martínez Cañadas, 3 sargentos y 43 cabos y soldados, adoptó las necesarias disposiciones de defensa.

Cuando al amanecer de ese día, el capitán Mulero trató de dirigirse al aeródromo, su coche fue tiroteado desde que salió de Melilla al llegar a la segunda Caseta ya había recibido cinco balazos en la carrocería por lo que hubo de desistir y regresar a la plaza, donde solicitó del alto comisario, que había llegado a la prácticamente sitiada plaza para conocer de cerca la magnitud del desastre, que alguna fuerza del tercio de las que desde la zona occidental habían llegado por barco, les acompañara a él y a los pilotos para salvar el material. El general Berenguer, después de alabar el alto espíritu que la petición del capitán Mulero conllevaba, no autorizó la salida que, por otra, parte no habría tenido éxito.

En el aeródromo estaba su guarnición más el refuerzo que el capitán Carrasco Egaña, jefe militar de Zeluán, había enviado a la misma, una media sección de caballería del regimiento Alcántara, mandados por el alférez Maroto y Pérez del Pulgar. Tenían dos problemas los víveres y las municiones, pero tenían agua. Sin embargo, en la alcazaba de Zeluán, donde se hallaba el grueso de la fuerza militar allí concentrada, unos pertenecían a la guarnición, otros, había arribado camino de Melilla escoltados por la caballería del Alcántara; tenían un problema; la carencia de agua.

El pozo del aeródromo estaba ubicado en un lugar próximo, pero muy batido por el fuego rifeño, ya que estos conocían de la necesidad del agua. Por eso, para menor exposición al fuego enemigo, la aguada se efectuaba de noche, sufriendo, por eso, la fuerza encargada de la misma, numerosas bajas.

En la noche del 27 de julio, un soldado del Regimiento de Caballería de Alcántara 14 se presentó voluntario para llevar un mensaje escrito al jefe de la alcazaba de Zeluán. En él, el teniente Martínez Vivancos, solicitaba víveres y municiones para el aeródromo, regresando al Aeródromo con una nota en la que el capitán Carrasco contestaba que podían ir a recoger tanto los víveres como las municiones, pero que le hiciera llegar agua ya que en la alcazaba no tenían ya reserva de tan preciado líquido. El teniente Martínez Vivancos ordenó rápidamente que se hiciera servicio de aguada para suministrarla a la alcazaba.

Ante la alarmante situación se inició el servicio de aguada, pero que en esta ocasión hubo que hacerlo a la luz del día. Los soldados de aviación Francisco Martínez Puche e Isaac Eguiluz Mas se ofrecieron voluntarios para transportar en un autoaljibe agua a la alcazaba y regresar al aeródromo con víveres y municiones.

### Francisco Martínez Puche



**N**ació en Yecla, Murcia, el 18 de febrero de 1897 en el seno de una familia humilde, de escasos recursos, por lo que se vio obligada a emigrar a Barcelona, donde Francisco consiguió especializarse como mecánico y conductor de automóviles.

El 1 de agosto de 1918, fue declarado soldado. En 1919 se le destinó a las tropas de Aeronáutica, en el Aeródromo de

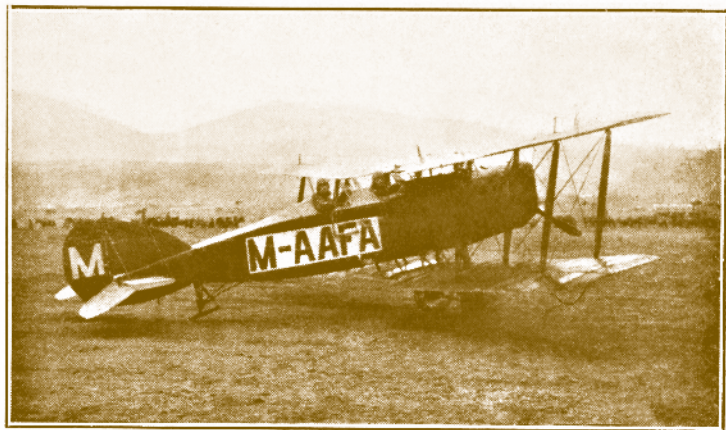
Cuatro Vientos, siendo incorporado a la 1.<sup>a</sup> Unidad de Aviación en la que prestó juramento de fidelidad a la bandera el 1 de septiembre. El 19 de enero de 1920, pasó destinado al Aeródromo de Zeluán en Melilla, donde se presentó el 24 de enero. En el aeródromo quedó prestando servicio de mecánico en el taller de automóviles.

Los moros ponían asedio y cerco a Zeluán el 24 de julio de 1921. El aeródromo distaba de la alcazaba de Zeluán poco más de un kilómetro, que también quedó sitiada. Escaseaban en el primero los víveres y municiones para continuar la defensa y en la segunda faltaba el agua. Por ello, se ordenó rápidamente que se hiciera servicio de aguada para suministrarla a la alcazaba y a este servicio, se agregó una vez más el soldado Francisco Martínez Puche de forma voluntaria.

A media mañana del día 28 de julio, salió del aeródromo, en unión del soldado de Aviación Isaac Eguiluz Mas, conduciendo la provisión de agua. Consiguieron llegar a la alcazaba, cumplieron su misión bajo el fuego enemigo, pero de regreso al aeródromo, transportando víveres y municiones, el vehículo quedó averiado siendo igualmente hostigados por los certeros disparos de los kabileños, muriendo ambos soldados a consecuencia de los mismos.

Por los motivos citados, la Orden del Ejército de España en África, en fecha 11 de abril de 1925, publicaba la apertura de juicio contradictorio para la concesión de la Cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando, de 2.<sup>a</sup> Clase, Laureada, al soldado de Aviación D. Francisco Martínez Puche, siéndole concedida el 11 de julio de 1929.

A media mañana del día 28 de julio, salieron del aeródromo conduciendo la provisión de agua, consiguieron llegar a la alcazaba, no obstante las dificultades que hubo de vencer al atravesar el poblado y estación de ferrocarril de Zeluán, ocupado por numeroso enemigo, y una vez cumplida su misión, en la alcazaba, salieron de ella con víveres y municiones; pero no pudieron regresar al aeródromo, pues frente al poblado de Zeluán, el enemigo, parapetado en el terraplén de la vía, que esperaba el regreso del camión, abrió intensísimo fuego sobre él, ocasionando la muerte de sus dos conductores, malogrando con ello una empresa que con tanto valor y espíritu se había iniciado.



*Bristol Tourer M-AAFA. Mundo Gráfico n.º 521 26-10-21 (R)*

En medio de esta tensión, el domingo 24 de julio, desde el aeródromo de Cuatro Vientos, el aviador inglés Hareward de Havilland había despegado rumbo a Melilla llevando como pasajero al piloto y periodista español José Espinosa. El avión, un Bristol Tourer se dirigió al aeródromo de Zeluán, donde esperaban encontrar a los oficiales de la escuadrilla. Planeaban sobre el recinto y poco antes de aterrizar, desde tierra recibieron disparos de fusilería, alcanzando uno de ellos el fuselaje del aparato.

Seguidamente sobrevolaron Nador, pero comprobaron que tampoco podían tomar tierra allí, entonces pusieron rumbo a

Melilla, donde aterrizaron en la meseta de Rostrogordo, junto al fuerte de Cabrerizas Altas. Provocaron el asombro de las autoridades locales, que consideraban que no existía en la ciudad ningún lugar apto para efectuar esta maniobra.

El lunes 25 los aviadores-periodistas, regresaron a Madrid, la aventura sirvió para poner en marcha un nuevo aeródromo, el de la Hípica.



*Capitanes Manzaneque Feltre, piloto, y Carrillo, observador, en el Bristol Tourer*

La pista de la hípica que los pilotos de la desaparecida 2.<sup>a</sup> Escuadrilla, ya, habían habilitado como aeródromo pese a las limitaciones de la instalación, apenas si era un campo rectangular de 300 metros en su lado mayor, donde el día 29 aterrizaron los capitanes Luis Manzaneque Feltre y José Carrillo Durán a los mandos de un Bristol Tourer matriculado como M-AAFA y alquilado por la Aeronáutica Militar a la empresa bilbaína Sociedad del Monte Archanda.

El mismo día Manzaneque y Carrillo efectuaron un servicio de reconocimiento intentando localizar la columna Navarro. Durante los días 30 de julio y el 1 y 2 de agosto, el incansable Bristol efectuó continuos servicios de reconocimiento y de lanzamiento de abastecimientos sobre las sitiadas posiciones de Monte Arruit y Zeluán. Para poder despegar en un campo tan corto, los abastecimientos no podían superar los 50 kilos de víveres o municiones en cada vuelo. Se llegaron a ensayar lanzamientos de municiones con paracaídas.

Por eso, tampoco podían ir allí los DH-4 de Tetuán. De hecho, el primero que lo intentó capotó al acabársele la pista de aterrizaje. Durante esos días el capitán Carrillo ocupó siempre el asiento de observador mientras que a los mandos, el capitán Fernández Mulero, sustituyó en alguna ocasión a Manzaneque.

Durante esos días el Bristol fue el único medio aéreo que tuvo el mando para recibir información de la situación además de ser empleado para abastecer a los cercados en Monte Arruit, donde el general Navarro se defendía con 800 hombres, alcazaba de Zeluán y aeródromo. Desarrolló una labor meritoria y aunque sus esfuerzos no lograron cambiar el triste final de los hombres de Monte Arruit, su sola presencia sirvió para mantener la moral de la población de Melilla.

El 2 de agosto pudo aterrizar en la hípica la escuadrilla organizada en Tetuán. Al mando del capitán Apolinar Sáenz de Buruaga, estaba compuesta por tripulaciones y cinco de Havilland DH-4. Esos aparatos, junto con el Bristol de Manzaneque, fueron los que se dedicaron a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de las posiciones sitiadas de Zeluán y Monte Arruit. Para ello tuvieron que realizar peligrosas maniobras de despegue y aterrizaje en el campo de la Hípica, que llegó a encontrarse batido por tiros de fusil.

A los pocos días cayó el aeródromo de Zeluán, pero antes fueron quemados los aviones para evitar que pudiesen ser utilizados por los rifeños. La guarnición del aeródromo logró cruzar las líneas enemigas y llegar hasta la alcazaba, donde



*De Havilland DH-4*

ayudaron en la defensa hasta que se tuvieron que rendir por falta de agua. El general Sanjurjo, que había conseguido proporcionar la seguridad a Melilla tuvo que presenciar impotente la caída de Zeluán el 3 de agosto y la de Monte Arruit seis días más tarde.

Poco más de 7 años duró la vida útil de este aeródromo, el primero que tuvo la Aviación Militar española en Melilla. En cuanto las fuerzas españolas recuperaron la zona le sustituyó el de Nador, también denominado Tauima.

El mando del Ejército de Operaciones acabó demostrando gran interés por los servicios de aviación. El Estado Mayor del general jefe de la Comandancia de Melilla, 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, bombardeo y observación. La guerra aérea en Melilla, que comenzó en 1914, no tuvo descanso hasta 1927.

#### BIBLIOGRAFIA

Heroísmo en el cielo - Emilio Herrera Alonso  
 Historia de la Aeronáutica Española - José Gomá Orduna  
 La Aviación Militar Española en la Campaña de Marruecos - José Sánchez Méndez  
 La Aviación española en la Campaña de Marruecos (1913-1927) - Ángel Gabriel las Navas Pagán  
 Historia del aeropuerto de Melilla - Luis Utrilla Navarro  
 Varias biografías publicadas por la Real Academia de la Historia

#### REVISTA AEROPLANO

N.º 1 - Los Principios de La Aviación Española en África - Jaime de Montoto y de Simón.  
 N.º 3 - Guerra en Marruecos - Canario Azaola  
 N.º 4 - Valor Heroico: 11 Laureadas en el Cielo de Marruecos - Emilio Herrera Alonso.  
 N.º 9 - La aviación en la retirada de Annual. Emilio Herrera Alonso.  
 N.º 21 - Nuestra Aviación en Marruecos - Eduardo Alvarez Valera.  
 N.º 23 - La Escuadrilla de Zeluán - Vicente García Dolz.  
 N.º 29 - La Aviación Militar Española en la Campaña de Marruecos (1909-1927) - José Sánchez Méndez y Alfredo Kindelán Camp.

#### REVISTA AÉREA

N.º 2 - Del aire marroquí  
 N.º 4 - Del aire marroquí  
 N.º 11 - Nuestra actuación en Marruecos  
 N.º 15 - Gestas heroicas aéreas

#### REVISTA AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA (Semblanzas)

N.º 372 y 498 Felipe Matanza Vázquez  
 N.º 476 Pio Fernández Mulero  
 N.º 494 Francisco Martínez Puche  
 N.º 548 Cesar Gómez Lucia

#### REVISTA AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

Nota el Vigía: Varios números  
 PIONEROS de la Aviación Española, por David Lavín Bordas  
 N.º 19 - Emilio Herrera Linares  
 N.º 29 - Carlos Alonso Illera  
 N.º 39 - Antonio Pérez Núñez

#### AVIONES DE LA A.M.E. EN LA GUERRA DE MARRUECOS (1913-1928) José Abellán

Pág. 11 Nieuport IV-G  
 Pág. 23 Barrón Flecha  
 Pág. 24 Barrón W  
 Pág. 43 De Havilland DH-4

