

para esta comisión al capitán D. Emilio Herrera Linares, hombre que ya había alcanzado por aquellas fechas gran prestigio en España y fuera de nuestras fronteras. Desde 1909, año en que mandó la Compañía de Aerostación en la campaña de Melilla, acompañando al capitán Gordejuela, se puede leer en las notas de concepto de su Hoja de Servicios: «Es el primer teniente de Ingenieros D. Emilio Herrera Linares tan conocido que bien puede decirse que su fama es universal como aerostero, por su arrojo, intrepidez, serenidad y verdadero amor a esta clase de empresas, siendo el elemento más valioso para estos cometidos en los que siempre está dispuesto a arriesgar su vida y emplear cuantos recursos tiene. Merece, pues, distinción muy especial por las razones expuestas».

D. Emilio Herrera no era sólo aerostero, pues en 1911 había obtenido su título de piloto de aeroplano, en el primer curso de aviación militar celebrado en España. En 1913 mandó la Escuadrilla de aeroplanos *NieuPort* en Marruecos. El 27 de febrero de 1914, en compañía de Ortiz Echague, atravesó por vez primera en aeroplano el Estrecho de Gibraltar. D. Alfonso XIII otorgó a ambos aviadores el título de Gentilhombres de Palacio. No es extraño, pues, que en 1916 las autoridades aeronáuticas españolas concedieran a D. Emilio la comisión al frente del Somme.

A su regreso a España, D. Emilio escribió un informe que su jefe, el coronel Rodríguez Mourelo, remitió al Jefe del Estado Mayor Central en

los siguientes términos: «Finalizada la comisión que... fue conferida al Capitán de este Servicio D. Emilio Herrera Linares, que marchó al teatro de la guerra..., tengo el honor de remitir a V.E. la memoria que tan labo-

Aviación por los ejércitos beligerantes».

Esta memoria era el germen de una primeriza doctrina militar aérea española. Herrera exponía lo siguiente:

1º.- Cuando el desarrollo de la aeronáutica en España sea suficientemente grande, cabrá la posibilidad de integrar la aviación en los ejércitos de tierra, mar y aire.

2º.- La organización de la Aviación Militar española debe tomar como modelo la británica del «Royal Flying Corps» (el antecedente de la «Royal Air Force»), pues casi todas las aviaciones castrenses se inspiran en ella. Según esto, la Aviación Militar española debe poseer escalafón propio y constituir un nuevo Cuerpo.

3º.- El Cuerpo de Aviación debe reclutarse entre la oficialidad procedente de las Academias de Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y de la Armada. Los aviadores dejarán de pertenecer a sus respectivos Cuerpos y se integrarán en su nuevo escalafón.

4º.- El sistema de ascenso más conveniente en el nuevo Cuerpo de Aviación es el de elección, a propuesta del Director de Aeronáutica, teniendo en cuenta la opinión de los jefes del Cuerpo y la votación de los de igual categoría.

5º.- La Aviación Militar española debe estar en manos únicas, pues la unidad de mando constituye la única forma de distribuir los siempre escasos medios entre muchos usuarios.

6º.- El personal de la "Aviación de alta mar" -la aviación embarcada- debe proceder preferentemente de la



En esta fotografía, tomada en la barquilla del dirigible España, en 1913, tenemos al trío de ases de los primeros tiempos de la aeronáutica española: de pie, de izquierda a derecha, están D. Pedro Vives (el fundador), D. Alfredo Kindelán (el organizador) y D. Emilio Herrera (el científico y doctrinario). Sentado, a la derecha, está D. Emilio Jiménez Millas, un héroe que no tuvo tiempo de "hacer historia", pues murió en accidente aéreo, en 1917.

Herrera no era un intelectual de la abstracción y alejado de la realidad. Todo lo contrario. Herrera fue, ante todo, un hombre de acción, una feliz conjunción entre teoría y práctica, una síntesis de inteligencia y valor. Emilio Herrera es, quizás, el personaje "con más chispa" de la Historia de la Aviación Militar española.

rioso e inteligente Oficial presenta a la Superioridad como resultado de su inteligente observación y exacta apreciación de los hechos vistos, con estudio de verdadero valor militar de los elementos, aparatos y organización empleada en el Servicio de



En el frente del Somme, el capitán Herrera aprendió la teoría de la guerra aérea a través de "the real thing", como le decía el británico general Wilson.

Herrera conoció íntimamente el ambiente y la mentalidad de los aviadores militares ingleses, como los que podemos ver en la primera fotografía: una Escuadrilla del « Royal Flying Corps », basada en Amiens en 1916.

Herrera vio desde el aire escenas como las de la segunda fotografía, publicada en la revista Flying, en febrero de 1917, finalizada la batalla del Somme: la columna de humo se debe a la explosión de un depósito alemán de municiones; en el primer plano, la infantería alemana retrocede hacia sus trincheras, perseguida por la infantería aliada. La foto esta tomada a 1.600 pies sobre el campo de batalla.

Armada, pero pertenecerá al Servicio de Aeronáutica único.

Sin duda alguna, D. Emilio Herrera fue el primer aviador militar español

capaz de elaborar un cuerpo de doctrina y de prever el futuro, si bien no hizo sino aplicar en sus teorías los conocimientos que tuvo ocasión de adquirir

durante la la Gran Guerra. Sin embargo, sólo alguna de sus ideas se vieron cumplidas muchos años después. Otras, en cambio, jamás se cumplieron.