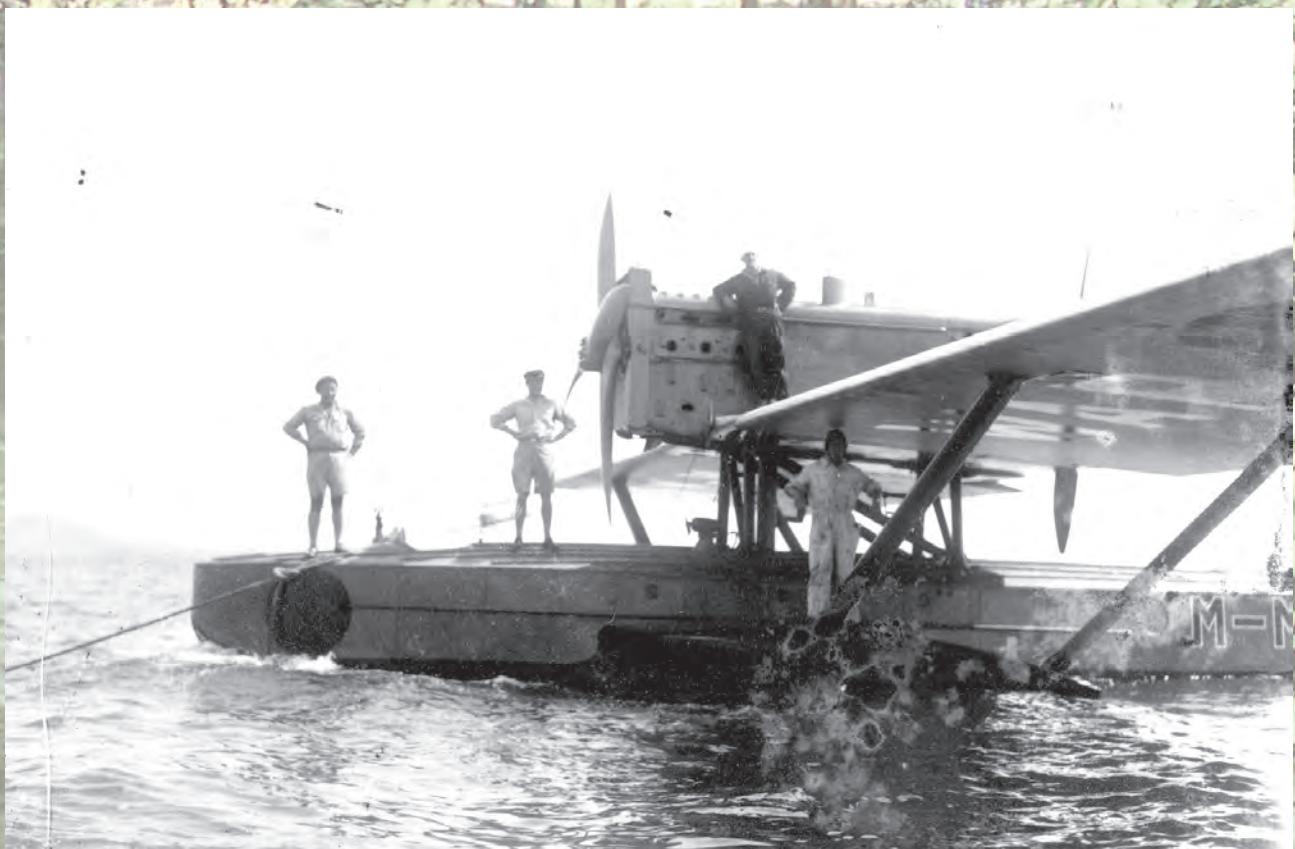


Náyades

Revista de costumbres, tradiciones e historias
de la región de Murcia



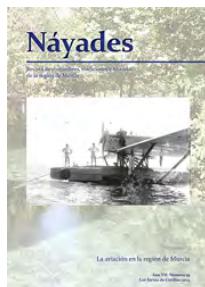
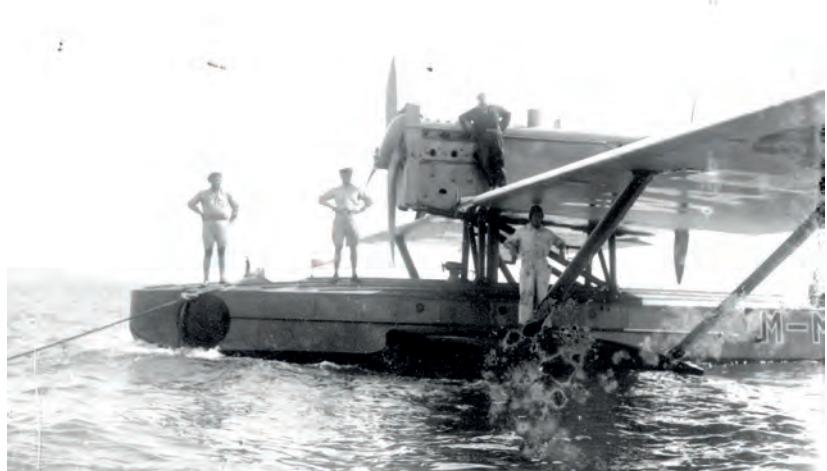
La aviación en la región de Murcia

Año VII. Número 19
Las Torres de Cotillas 2025

SUMARIO

<i>Las crocieras italianas y el aeródromo de Los Alcázares</i>	3
Antonio Javier Zapata Pérez	
<i>El naufragio del Dornier 16</i>	11
Pedro Bernal Baños	
<i>Negro, rojo, azul. La increíble vida de José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española</i>	21
Javier Castillo Fernández	
<i>Historia de la base aérea de San Javier, la principal unidad del Ejército del Aire y del espacio en Murcia</i>	33
Marcelino Sempere Doménech	
<i>Los Alcázares, escaparate de la aviación francesa en España</i>	53
Carlos Lázaro Ávila	
<i>Vuelos y aeródromos diversos en la región de Murcia: Latécoère, Lébor, Alcantarilla, El Palmar, Cieza, Campotejar y Cañaverosa. Vuelos aerostáticos. Pilotos</i>	61
Ricardo Montes Bernárdez	

Náyades. *Ninfas griegas relacionadas con las fuentes, manantiales, arroyos, riachuelos, ríos pozos, pantanos, lagos. Tenían poder curativo. Si el lugar donde habitaban se secaba..., morían.*



Portada: Los Alcázares. Tripulación del W-15_16. Franco, Ruiz de Alda, Gallarza y Madariaga. 21 de junio de 1929. Foto Casau

Fondo de las cubiertas:
Fuentes del Marqués, Caravaca

Revista N.º 19. La aviación en la región de Murcia

Edita: Asociación Cultural Qutiyyas

Patrocinan:

Ayuntamiento de Las Torres de Cotillas
LAEC
Ayuntamiento de Los Alcázares

Edición digital:

https://www.regmurcia.com/servlet/si?sit=c_371&r=ReP-31398-DETALLE_ReportajesPadre
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=27516>

Dirección:
Ricardo Montes Bernárdez

Consejo de redacción:

Manuel Medina Tornero, Govert Westerveld, Jesús Navarro Egea, Emilio del Carmelo Tomás Loba, Francisco José Franco, Antonio J. Zapata Pérez

Contacto:

ricardomontes.es@gmail.com

Depósito legal: MU-410-2019
ISSN: 2659-7020
Imprime: Editorial Azarbe, S.L.
Molina de Segura (Murcia)

La dirección de Náyades no se hace responsable ni participe de las opiniones de nuestros colaboradores

Antonio Javier Zapata Pérez¹

Las crocieras italianas y el aeródromo de Los Alcázares

Resumen: La década de los años 20 del pasado siglo XX se considera la Edad de Oro de la aviación mundial. Este artículo se centra en un fenómeno acontecido en ese momento histórico: las *crocieras* italianas. Nos aproximaremos a ellas a través de sus vínculos con el aeródromo de Los Alcázares, parada obligatoria en algunas de las más importantes. Abordaremos sus causas y el contexto de las relaciones italoespañolas como preámbulo para conocer el desarrollo de esos originales vuelos conjuntos en relación con el aeródromo marmenorense.

Palabras clave: aeronáutica, hidroaviación, Los Alcázares, Crocieras, Años 20, fascismo.

Abstract: The 1920s are considered the Golden Age of global aviation. This article focuses on a phenomenon that occurred at that time: Italian *crocieras* and their ties to Los Alcázares Airbase, which made stops at several of them. We will address their causes and the context of Italian-Spanish relations as a prelude to understanding the development of these unique joint flights and their implementation at the Mar Menor airbase.

Key words: aeronautics, seaplanes, Los Alcázares, crocieras, 1920s, fascism.

Definición y contexto

¿Qué entendemos por Crociera? En términos aeronáuticos se entiende como Crociera la navegación conjunta y coordinada de varias aeronaves, tanto con fines bélicos como de entrenamiento, demostración o turismo. Esta forma de navegación fue adoptada por la aeronáutica militar italiana en los años 20. Su principal promotor fue el aviador, fundador del Partido Nacional Fascista y posterior ministro del Aire, Italo Balbo. Entre los factores que motivaron esta iniciativa destacan los siguientes:

El factor de la preparación militar es decisivo. El mencionado aviador Balbo, subsecretario del Aire desde 1926, en un discurso ante la Cámara de Diputados en 1928, afirmó que *hoy debemos buscar nuevos objetivos para la competencia de audacia, voluntad y pericia de nuestros aviadores, no tanto en incursiones individuales sino en cruceros colectivos de varios escuadrones destinados a volar juntos para enriquecer a nuestro personal de vuelo no sólo con preciosas experiencias del*

*cielo, clima y países lejanos, sino con una práctica necesaria para los vuelos en masa (...) Las formaciones cerradas son una excelente escuela de mando, de disciplina y de formación del carácter de los hombres*². Como afirma Grassia (2021), la gran intuición le llevó a comprender que la era de los pioneros y los héroes había terminado y que las grandes empresas individuales basadas en el coraje, la improvisación y la suerte debían ser reemplazadas por grandes empresas organizativas.

Igualmente destaca el factor económico. La industria aeronáutica italiana se lanzó en busca de nuevos mercados. Estas Crocieras se convierten en una demostración explícita del desarrollo industrial aeronáutico italiano. Nombres como Caproni, Fiat Aviazione, Savoia o Macci se convierten en habituales en el mercado internacional. La adquisición de hidroaviones italianos como los Savoia o Macci por parte de la aeronáutica militar española demuestra el éxito de esta estrategia.

El factor político es igualmente relevante, tan-

(1) Cronista Oficial de Los Alcázares

(2) <https://www.trasvolatoriatlantici.it/>

to en política interior como exterior. En clave interna, el fascismo llegó al poder en Italia en 1922, tras la famosa Marcha sobre Roma. La aeronáutica y los grandes vuelos se convirtieron pronto en una herramienta propagandística. Dentro del país, y como buen régimen dictatorial, el fascismo italiano trataba, según Grassia (2021), de *limitar al máximo la crónica negra. Se buscaban solo hechos positivos, minimizando las noticias indeseables para el gobierno y reduciendo cada vez más el espacio para la política nacional en favor de la política exterior que, para los propios periódicos, parecía menos comprometedora.* Todo ello sin olvidar el escaparate creado con las Crocieras para ensalzar la figura del Duce y de Italia, azuzar el nacionalismo italiano y asociar los éxitos científico-deportivo-militares.

En clave exterior estos vuelos se convirtieron en parte de la estrategia fascista, que trataba de promover una imagen de modernidad, eficacia y poder militar entre las opiniones públicas y los gobiernos de los países visitados. Como bien dice Grassia (2021), las crocieras aéreas no solo se prestaban a esta indicación sino que podían contribuir, en caso de éxito, a cumplir el programa del PNF de 1921, que *defendía a Italia como bastión de la civilización latina en el Mediterráneo, pretendía brindar protección eficaz a los italianos que emigraron más allá de las fronteras nacionales, buscaba la expansión comercial y una mayor influencia política en los tratados internacionales para contribuir a una mayor difusión de la italianidad en todo el mundo. El Estado, según el documento, debía fortalecer las colonias italianas en el Mediterráneo y ultramar con instituciones económicas y culturales y comunicaciones rápidas.* En este sentido, las Crocieras de las que nos ocupamos coinciden en ese refuerzo de las relaciones con los países mediterráneos y con América del Sur, en primer lugar, con la *Crociera del Mediterráneo Occidentale* y posteriormente con la *Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile*.

Hay otra vertiente de la política exterior mussoliniana que ayuda a entender el fenómeno. La política internacional del régimen fascista buscaba aumentar el peso internacional de Italia y por ello España se convirtió en objeto de atención. En 1923, Primo de Rivera toma el poder en un contexto de crisis política generalizada. El protectorado marroquí es una fuente de atención y preocupación constante. En este momento, las ambiciones españolas sobre Tánger, que causan recelo entre los franceses, llevan al dictador a dejarse querer por los cantos de sirena de Mussolini.

Aunque los acercamientos no llegaron a concretarse, es indudable que las relaciones entre ambos países fueron fluidas y cordiales, tal y como se pudo apreciar en la recepción a las Crocieras en Los Alcázares. En este sentido, Seoane (1987) afirma que *las relaciones con la Italia fascista en los años 20 van a estar marcadas, en primer lugar, por las afinidades ideológicas entre la Italia fascista y el régimen primorrivista. Pero más allá de esas simpatías, existirán una serie de propuestas de Mussolini para tejer una alianza hispano-italiana que sirviera de contrapeso a la influencia francesa. Dicho acercamiento no superará nunca la fase de negociación y no se traducirá en acuerdos concretos. Será utilizado por el gobierno español como arma de negociación, por ejemplo, en los asuntos relacionados con el estatuto internacional de Tánger.*

Estos factores dieron como resultado la promoción por parte del régimen de estos vuelos en conjunto durante una década aproximadamente. A continuación haremos un recorrido por aquellos vinculados al aeródromo de Los Alcázares, cuna de la hidroaviación militar española, base de referencia para esta nueva arma y sede de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo desde 1921.

En octubre de 1925 tuvo lugar un interesante precedente. Una formación de tres Savoia S16 ter tomaron agua en el Mar Menor el 13 de octubre de dicho año. Los hidroaviones eran de la casa S. I. A. I. (Società Idrovolanti Alta Italia), creada en 1915 y más tarde conocida como Savoia Marchetti. Las aeronaves contaban con motor de 400 cv fabricados por la casa Issota con patente Lorraine, y pertenecían a la escuadrilla 144, estacionada en Livorno, de donde habían partido diez días antes. La tripulación estaba formada por el capitán marqués Stozzi Ridolfi, que lleva de observador al teniente Ballacci; el piloto teniente Tonini, que lleva al capitán Ducca Carafa de Andria, y el piloto teniente Trizzino, sin observador, y tres mecánicos.

Esta visita se relaciona con la adquisición de aeronaves italianas para la aeronáutica militar española. A principios de los años 20 ya encontramos a Umberto Maddalena, protagonista en las siguientes Crocieras, como instructor en el aeródromo de Los Alcázares. Los hidroaviones adquiridos forman parte de la dotación de la Escuela de Hidroaviones.

Durante la estancia en Los Alcázares los aviadores italianos fueron recibidos por el Sr. Calamari, cónsul italiano, y propietario de la famosa Villa Calamari, en Cartagena. Además, visitaron

Murcia y la ciudad departamental, asistieron a una obra de teatro e, incluso, acompañaron a sus colegas españoles al entierro de Ginés Villa Olivarerros, cabo de aviación. Esta suerte de vuelo preparatorio tuvo un segundo episodio el día 18 del mismo mes cuando, tras visitar Málaga, los Savoia regresaron a Los Alcázares antes de partir hacia Argel. En el artículo de la revista *Aérea* de noviembre de 1925 sobre esta visita encontramos una interesante reflexión que condensa muy bien uno de los objetivos de este tipo de vuelos:

Modestamente, no pretenden batir ningún récord, sino mantener su entrenamiento y acostumbrar a volar a las escuadrillas en las condiciones más variadas. Esto hace más por la eficiencia de la Aviación que las hazañas excepcionales de contadísimos pilotos, algunas veces precedidas de laboriosísima preparación, pues más reside la fuerza de un ejército en lo elevado del nivel medio de sus componentes que en lo exceso de alguna personalidad, si esa excelsitud se logra a costa de un abandono u olvido del modesto Juan Soldado.

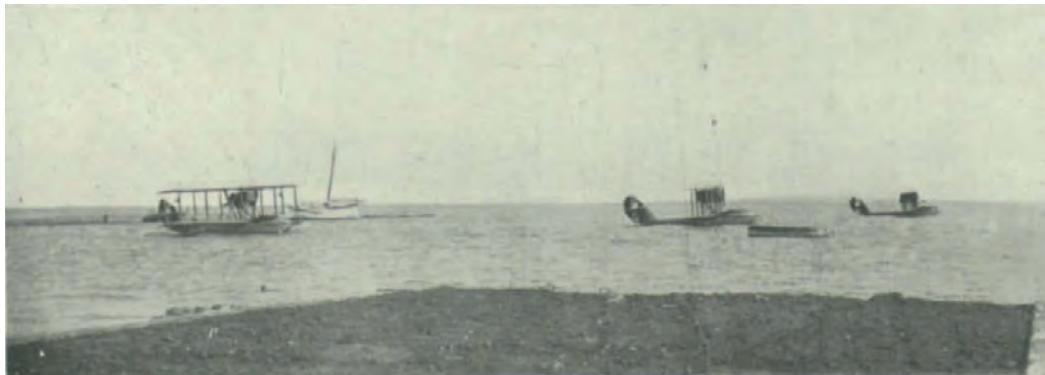


Foto 1. Savoias S16 en el aeródromo de Los Alcázares. Revista Aérea, 11-1925 (BNE).

Crociera del mediterráneo occidental, 1928

La primera de las dos grandes Crocieras que arriban a Los Alcázares tiene lugar en 1928. Se trata de la *Crociera del Mediterraneo Occidentale* que, desde Orbetello, partió hacia Elmas (Cerde-

ña), Pollença (Mallorca), Los Alcázares (Murcia), Puerto Alfaques (Tarragona), Berre, en el sur de Francia, y regreso a Orbetello. En total, más de 2.800 kilómetros de navegación, con solo dos paradas en bases aéreas, Berre y Los Alcázares, con los retos logísticos que ello conllevaba.



Foto 2. Vista aérea de los hidroaviones en Los Alcázares (Fototeca Storica, Archivo Regia Aeronáutica Militare).

En la formación aérea participaron sesenta y una aeronaves, divididas de la siguiente manera: cincuenta y uno S59 bis pertenecientes a las alas de bombardeo y reconocimiento 26 y 27. Un S62 experimental para el comandante de brigada, general De Pinedo. Ocho S55, 2 de los cuales debían operar en operaciones de rescate en el mar, transportando un médico y especialistas; los

otros seis estaban destinados a transportar autoridades (incluido el subsecretario de la Marina, almirante Sirianni) y numerosos periodistas. Por último, un trimotor Cant 22 para el transporte de agregados aeronáuticos extranjeros. También se organizó una escolta naval con dos destructores: el Sauro y el Nullo.

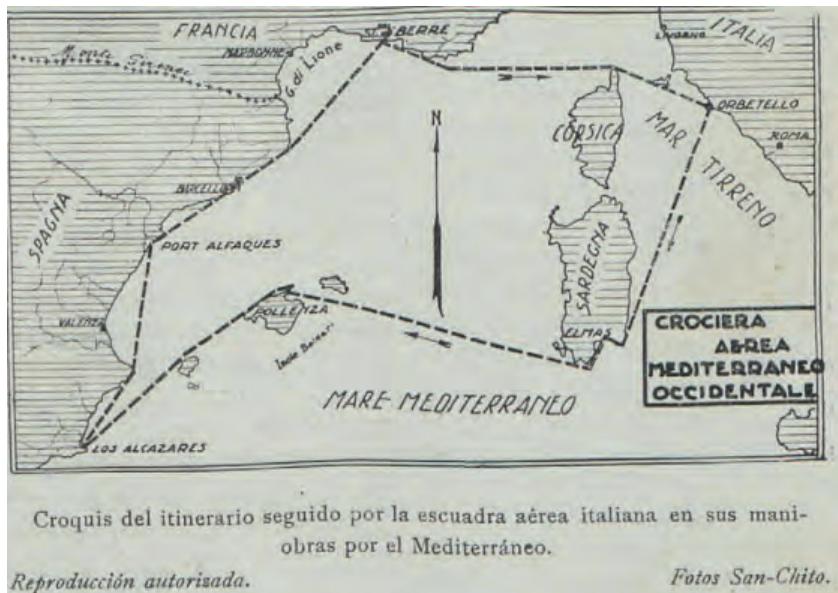


Foto 3. Ruta seguida por la Crociera de 1928. La Ilustración Levantina, 16/6/1928 (Archivo Municipal de Cartagena)

Tras la escala de Pollença, la llegada el 28 de mayo a Los Alcázares se convirtió en todo un acontecimiento, tanto en términos oficiales como de público en general. Y todo ello a pesar de que, según los propios aviadores, el viaje fue muy penoso por el fuerte temporal de Levante que reina ba. Y el aterrizaje fue también bastante laborioso.

Por parte de las autoridades en la recepción estuvieron presentes Alfonso de Orleans, aviador y primo de Alfonso XIII, los Generales Kindelán, Sanjurjo y Soriano, y otras autoridades civiles. Se celebraron banquetes en Los Alcázares y Cartagena, en el teatro Principal, además de un baile en el propio Arsenal.

La expectación generada fue enorme. El diario La Voz lo cuenta así el día 28 de mayo: *centenares de automóviles con numerosísimas familias de toda la provincia habían llegado durante la noche y en las primeras horas de la mañana a las inmediaciones del aeródromo. Los aeródromos marítimo y terrestre de Los Alcázares estaban engalanados. Había en ellos dos bandas de música que interpretaron los himnos italiano y español.* Ese mismo día, el diario La Nación habla de millares de personas en las inmediaciones del aeródromo.

Una prueba de la relevancia diplomática del hecho y de las buenas relaciones italo-españolas la tenemos en la visita exprés que los aviadores Balbo, Annani y Pellegrini realizaron a Madrid, donde fueron invitados a un almuerzo de primer nivel. Así lo cuenta *El Liberal* en su edición del 31 de mayo:

A mediodía fueron obsequiados los aviadores italianos con un almuerzo en Palacio. Asistieron, además de los reyes, doña Cristina, el ex rey de Grecia, los infantes D. Jaime, doña Beatriz, doña Cristina, D. Alfonso de Orléans, Primo de Rivera, el embajador de Italia, general Soriano, coronel Kindelán, comandante Gallarza, secretario del ex rey de Grecia, general Berenguer, el Duque de Miranda, el oficial mayor de Alabarderos y las damas de doña Victoria.

La versión italiana de la visita que recoge Grasía (2021) nos cuenta que, en Los Alcázares, la Fuerza Aérea Española contaba con una importante escuela de pilotos y era la base de hidroaviones para las operaciones aéreas hacia Marruecos.

Allí, la brigada italiana encontró en su honor una concentración de más de setenta aeronaves españolas, algunos hidroaviones y algunas aeronaves terrestres. Fue el único caso, en todos los cruceros, donde se desplegó tal cantidad de vehículos, como para proyectar una imagen de preparación y eficiencia a la Italia de Mussolini. Como relata Ca-

vara, Primo de Rivera, en el discurso pronunciado ante la delegación italiana, especificó que el crucero aéreo acercaría aún más a las dos naciones hermanas y que esperaba, como había mantenido durante años, una unión aún más estrecha con Italia.



Foto 4. Recepción en las escaleras del pabellón de Oficiales de Los Alcázares. 1, el Infante D. Alfonso de Orleans; 2, el embajador de Italia; 3, el General Balbo; 4, el General De Pinedo; 5, el General Soriano. Revista Aérea, 6-1928 (BNE).

El uso propagandístico de la Crociera queda evidenciado en dos datos contrastados. El primero, la presencia del periodista Gaetano Polverelli, enviado especial del diario *Il Popolo*, que viajaba en uno de los hidroaviones, como nos cuenta un redactor de *Murcia Deportiva*, presente en la llegada. La segunda, el testimonio oral de un vecino de Los Alcázares, Pepe Imberón, que era apenas un niño en 1928 pero que recordaba que los italianos repartieron banderitas de Italia a toda la gente para que las agitaran y despidieran a las aeronaves azurras en la salida.

Es de resaltar que el papel de Italo Balbo, aviador militar y fundador del Partido Fascista Italiano, fue importante en las relaciones públicas, pero bastante secundario en la parte técnica. Voló fuera de formación y, en dos de las seis etapas no voló en absoluto con el resto de la brigada. Eso sí, fue sin duda el protagonista mediático de la Crociera, llamando la atención de la prensa con comentarios propios de la frívola crónica de sociedad, como aquel del periódico *El Sol* que

decía que *es hombre de marcado tipo italiano. Su barba tendrá en Madrid un éxito extraordinario*.

El verdadero responsable de la Crociera sería De Pinedo, que atribuía el éxito de esta Crociera a cuatro factores: mando único, valía del personal, precisión de la preparación y excelente calidad del material aéreo.

Los comprensibles recelos ante el posible carácter militar de las Crocieras -se trataba de hidroaviones de bombardeo- aparecieron en los propios discursos de los implicados. En el que ofreció en el transcurso del banquete de Los Alcázares, Italo Balbo aclaró que no se trataba de ninguna manifestación armada sino simplemente una maniobra y una demostración industrial. Y para disipar sospechas no se refería nunca ni a España, ni a Francia, ni a ninguna otra nación. Hablaba de la solidaridad de los países latinos y afirmaba que el vuelo era un homenaje al heroísmo de los aviadores franceses y españoles. No sabemos si convenció al auditorio.

Las consecuencias del éxito de esta empresa

fueron variadas. Por un lado, llevó a plantear en junio del año siguiente otra similar, la *Crociera del Mediterráneo Orientale*, con 35 hidroaviones recorrieron Tarento, Atenas, Estambul, Varna, Odesa y Constanza, regresando finalmente a Orbetello. Por otro lado, el tremendo éxito político, militar y organizativo del vuelo explica el ascenso de Italo Balbo, que apenas unos meses después pasó de Capitán de Infantería a General de escuadra aérea, en una carrera meteórica que levantó suspicacias diversos ámbitos de la Regia Aeronáutica.

Crociera aerea trasatlántica, 1930-31

Tras los dos cruceros por el Mediterráneo, la Regia Aeronáutica se planteó una iniciativa de mayor envergadura: un vuelo transatlántico en formación. Se trataba de una hazaña nunca antes realizada. Con este objetivo, en 1930 se fundó en Orbetello la NADAM (Escuela de Navegación Aérea de Alta Mar) para preparar tripulaciones capaces de realizar vuelos transatlánticos. Su destino final sería Río de Janeiro (Brasil). La elec-

ción de esta ciudad como destino final obedece a diversos motivos. La enorme comunidad italiana presente en el Cono Sur (Argentina y Brasil), donde emigraron 600.000 italianos entre 1921-30, fue identificada por el régimen como recurso utilizable para la afirmación política e ideológica italiana. Brasil, además, era considerado un país con significativos vínculos culturales con Italia, y un socio comercial para las exportaciones y la importación de materias primas. Por si fuera poco, la clase dirigente brasileña había manifestado admiración por Mussolini y su régimen en diferentes ocasiones. Todos estos motivos ideológicos, económicos y culturales nos permiten comprender la elección. Debemos tener en cuenta que, si el motivo hubiera sido exclusivamente la comunidad migrante italiana, Argentina tenía una comunidad siete veces más grande.

Las etapas previstas eran: Orbetello-Los Alcázares, Los Alcázares-Port-Lyautey (Marruecos francés), Port-Lyautey-Villa Cisneros (ahora Dakhla), Villa Cisneros-Bolama (hoy Guinea Bissau), Bolama-Natal (Brasil), Natal-Bahía (ahora Salvador) y por último, Bahía-Río de Janeiro.



Foto 5. Juego de la Oca de la Crociera e ilustración con etapas. Montaje propio.

La formación de 14 hidroaviones S.55TA, dividida en cuatro escuadrones (Negro, Rojo, Blanco y Verde), partió de Orbetello el 17 de diciembre y, después de varias vicisitudes y un grave accidente, llegó a la ciudad de Río de Janeiro el 15 de enero de 1931. Los escuadrones contaban con tres hidroaviones, más dos aparatos-taller que, en formación, debían volar desde Italia al Brasil simultáneamente y realizar una proeza aeronáutica. Cada hidroavión iba tripulado por un piloto jefe, un segundo piloto, un radiotelegrafista y un mecánico. En la escuadrilla negra iban los tres jefes de la Crociera (Madalenna, Valle y Balbo) y,

las otras tres, blanca, roja y verde, estaban mandadas, respectivamente, por el comandante Yongo y los capitanes Marini y Agnesi.

El hidroavión elegido era el S-55 Savoia Marchetti, un aparato de bombardeo marítimo, monoplano con perfil de ala gruesa. Su superficie sustentadora, de 93 metros cuadrados, con 24 metros de envergadura y 5,10 de profundidad máxima, estaba dividida en tres trozos, dos laterales y uno central, fácilmente desmontables. Portaban motores Fiat A 22 R. de 560 caballos, 12 cilindros, con dos en cada aparato, montados en tandem sobre el caballete.



Foto 6. Fragmento del diario
Ahora, 18/12/1930 (BVPH)

Llegada

La llegada a Los Alcázares se produce de manera fragmentada a lo largo del 17 de diciembre, según cuenta al día siguiente el diario *La Tierra*, *a causa del imponente ciclón las dos escuadrillas tuvieron que separarse y para evitar choques durante el vuelo la del General Balbo prefirió quedarse en Las Salinas (Mallorca)*. En la revista *Kino* se cuenta que *la etapa inicial. Orbetello-Los Alcázares (1.200 km.), fué extremadamente dura a causa del temporal, por lo que seis hidroaviones tuvieron que buscar refugio en la isla de Mallorca, en donde permanecieron dos días, 17 y 18 de diciembre, hasta poder reunirse en Los Alcázares con los otros ocho que habían llegado directamente*. Al día siguiente, 19 de diciembre, el grupo se reunió en la base de hidroaviones de Los Alcázares, donde procedieron a reparar diversos daños y a sustituir varias hélices dañadas por la tormenta.

Como ya dijimos, los estrechos vínculos entre Los Alcázares y la aeronáutica italiana también llegan al plano personal. El mismo diario *La Tierra* cuenta que, al arribar los primeros dos aparatos, *fueron muy obsequiados por los demás aviadores. El teniente coronel Maddalena cuenta en esta base aérea con muchos amigos, pues durante algunos meses siguió el curso de aviación en la Escuela de este aeródromo*.

La recepción se realizó en el emblemático Pabellón de Oficiales del aeródromo de Los Alcázares, el mismo que hoy, de momento, sigue en pie. Allí, la oficialidad de la Escuela de Combate y Bombardeo aéreo de Los Alcázares obsequió con un banquete a los aviadores italianos. El acto se celebró en el pabellón de oficiales y asistieron 85 comensales. Presidió el ministro del Aire, ítalo Bal-

bo, el segundo jefe de la plaza de Cartagena, general Pignatelli; el general de Estado Mayor italiano señor Valle, el teniente coronel Ugarte, jefe de la Escuela y varios capitanes profesores de la misma. El señor Ugarte ensalzó los méritos de la aviación italiana, y les deseó feliz término en la empresa emprendida. Al terminar el banquete se cantó el himno italiano y se vitoreó a ambas naciones. El general Balbo dió las gracias emocionado³.



LOS ALCAZARES. El general Valle, de la aviación italiana, acompañado de su ayudante y de varios jefes y oficiales de la aviación española, presencian do las maniobras de los "hidros" italianos que han llegado a este aeropuerto.

Foto 7. Recepción en las escaleras del Pabellón de Oficiales de Los Alcázares.
Diario Ahora, 28/12/1930 (BNE)

Entre esta Crociera y la anterior encontramos sutilas diferencias en el trato de las autoridades españolas. Mientras que la de 1928 contó con representantes de alto nivel y recepción real en Madrid, la de 1930 supone una acogida de menor entidad y, quizás, algo más fría a nivel institucional. El motivo podemos encontrarlo en el cambio de régimen que había vivido España en 1929, con el fin de la dictadura de Primo de Rivera y el inicio de la llamada *Dictablanda* del General Berenguer. Además, la política interna vive momentos convulsos, pues los hidros italianos arriban apenas unos días después de la sublevación de Jaca y de la asonada de Cuatro Vientos, en la que están implicados destacados aviadores como Ramón Franco o Hidalgo de Cisneros.

Las enseñanzas sobre las posibilidades militares extraídas de esta Crociera no pasan desapercibidas. En la revista *Kinos* lo expresan así:

En un vuelo de índole militar como éste, cuyo peligro estaba previsto por sus organizadores, la pérdida de cinco de sus 56 participan-

(3) *La Época*, 23/12/1930 (BNE)

tes, aunque dolorosísima, no puede empañar el brillo de la gloria conquistada en él por la aviación naval italiana, antes por el contrario, acrecienta el valor de esta proeza al poner de manifiesto el grado del riesgo al realizarla han desafiado sus organizadores y ejecutantes. (...) Un arma aérea independiente, de enorme potencia ofensiva y permanentemente dispuesta para ser empleada. Basta ver que una escuadra como la que recorrió el Mediterráneo occidental hace dos años, con hidroaviones de bombardeo S-55, podría llevar más de 60 toneladas de bombas a 1.000 kilómetros de distancia y regresar a su base, según las características demostradas en el vuelo transatlántico. El empleo militar fulminante de una escuadra aérea de esta importancia tendría como consecuencia inmediata el dominio en el aire, y daría gran ventaja para conseguirlo también sobre el mar y en la tierra.

La salida hacia Port Lyautey o Kenitra (Marruecos francés) se produjo la mañana del domingo 21 de diciembre. A las 9:20 despegó el primer aparato, tripulado por el ministro del Aire, y seguidamente, cada tres minutos después, siguieron elevándose los otros. Pero dos de los aparatos no pudieron despegar por pequeñas averías y partieron al día siguiente.

La etapa más peligrosa, y la más trágica a la postre, fue el cruce del Atlántico, de Bolama (Guinea portuguesa) a Porto Natal (Brasil), donde cuatro aviadores italianos perdieron la vida en los momentos iniciales del despegue. Este hecho luctuoso dejó patente *la dificultad de la empresa*, en palabras de Balbo a su llegada a Brasil.

La culminación exitosa de la Crociera, con los once hidroaviones amerizando en la bahía de Botafogo, frente al Pan de Azúcar en Río de Janeiro (Brasil), se produjo con la flota brasileña e italiana disparando impresionantes salvas. Era la primera vez que una formación aérea cruzaba el Atlántico, y la misión causó un gran impacto en todo el planeta. Como dato anecdotico, parece que el gobierno brasileño, impresionado por el notable desempeño de los hidroaviones S.55, decidió comprarlos en masa, pagando con 50.000 sacos de café. Así, las aeronaves quedarían en Brasil al servicio de la aeronáutica brasileña.

Epílogo

La estrecha de la relación entre la Regia Aeronáutica Militare y Los Alcázares se prolongó hasta

los años de la Guerra Civil y la II Guerra Mundial, aunque quizás no de forma tan amistosa. Solo un dato: los Savoia Marchetti S81 de la Aviazione Legionaria realizaron un bombardeo nocturno sobre talleres de la maestranza aérea de Los Alcázares en octubre de 1936. Una leyenda urbana no escrita afirma que los vínculos evidenciados en este artículo llevaron a algunos pilotos italianos participantes en el raid a errar en sus objetivos, aunque los daños materiales, las víctimas y los heridos desmienten esta hipótesis.

Conclusiones

Las Crocieras son una demostración palpable de las buenas relaciones hispanoitalianas durante los años 20, donde la llegada al poder de Mussolini en Italia y de Primo de Rivera en España supuso un acercamiento fruto de las afinidades ideológicas y de intereses de la política exterior italiana. En este sentido se pueden considerar una herramienta para mejorar las relaciones diplomáticas y económicas de Italia tanto en la cuenca mediterránea como en el mundo latinoamericano.

Se trata de un fenómeno poco conocido pero muy interesante a varios niveles que permite abordar algunas de las características del régimen fascista italiano, como la política exterior, el manejo de la propaganda de masas, el militarismo y la apuesta por el rearme y política armamentística.

La elección de Los Alcázares como escala de estos vuelos masivos obedece a las características geográficas y logísticas del aeródromo marítimo y es a la vez causa y consecuencia de las buenas relaciones hispanoitalianas.

Bibliografía

- Grassia, E. (2021): *Italo Balbo e le grandi crociere aeree 1928-1933*. Milano.
- Savarino, F (2006): “En busca de un “eje” latino: la política latinoamericana de Italia entre las dos guerras mundiales”, en 52 Congreso de Americanistas, Sevilla.
- Sueiro Seoane, S. (1987): “La política mediterránea de Primo de Rivera: el triángulo Hispano-Italo-Francés” en Revista de la Facultad de Geografía e Historia, núm. 1, 1987, págs. 183-223
<https://www.trasvolatoriatlantici.it/index.php/home/i-grandi-voli>
<https://www.polesionesport.it>

Pedro Bernal Baños¹

El naufragio del Dornier 16

Resumen: Analizamos las dificultades que en los años veinte entrañaba el cruzar el Atlántico en aero-plano, realizando una extensa nómina de los intentos realizados en esa década. Se realiza un análisis acerca de si el vuelo del Dornier 16 se encontraba correctamente diseñado a nivel meteorológico, de seguridad y técnico. Se analizan las decisiones tomadas a lo largo del vuelo. Y se pone todo en contradicción con las explicaciones que Ramón Franco proporciona acerca del fracaso de la expedición.

Palabras clave: Dornier Wal, Ramón Franco, Ruiz de Alda, meteorología, rumbo, ortodrómica, vuelo, Atlántico, amerizaje, viento.

Abstract: We analyze the difficulties involved in crossing the Atlantic by airplane in the 1920s, compiling an extensive list of the attempts made during that decade. We examine whether the Dornier 16 flight was properly designed from a meteorological, safety, and technical standpoint. We analyze the decisions made during the flight. And we compare all of this with the explanations Ramón Franco provides regarding the expedition's failure.

Key words: Dornier Wal, Ramón Franco, Ruiz de Alda, meteorology, course, great circle, flight, Atlantic, water landing, wind.

La aventura del Dornier 16, el intento de Ramón Franco y su tripulación de cruzar el Atlántico en 1929, sigue constituyendo un episodio desconocido y oscuro de la historia de la aviación en España. Y debido a la personalidad fascinante y equívoca del personaje, a las vicisitudes previas al vuelo, como el cambio de avión justo antes de la salida, y sobre todo, a las circunstancias políticas que rodearon al principal protagonista después de la aventura, con su clarísima apuesta por el fin de la dictadura de Primo de Rivera y por el advenimiento de la República, creemos que las causas reales del naufragio no han sido suficientemente analizadas.

Pretendemos estudiar las explicaciones que da Ramón Franco en su libro “Águilas y Garras”, ayudados por la narración que Ruiz de Alda hizo para la prensa en varios artículos publicados, para intentar arrojar algo de luz sobre hasta qué punto resultan justificadas.

Ramón Franco había demostrado a lo largo de los años 20 que era un aviador excepcional. Es

básico distinguir si, según los datos aportados por estas fuentes y por la prensa de la época, se puede considerar que la expedición estaba correctamente diseñada.

El plan de vuelo consistía básicamente en volar de Los Alcázares a Nueva York. Se realizaría una primera parada en Horta, en la Isla de Fayal, perteneciente al archipiélago de las Azores. De allí tras el repostaje volarían hasta Halifax, en Nueva Escocia, y luego a Nueva York. La vuelta sería con una sola parada en Terranova, a 1800 km y de allí intentarían llegar a Galicia, la etapa más larga, a unos 3300 km. Conforme fueran pasando las Azores, y en función del combustible consumido, podrían plantearse realizar una parada en alguna isla de este archipiélago. Si conseguían realizar este tramo batirían el record de distancia recorrida en hidroavión, el cual era uno de los objetivos del viaje. Si bien el principal logro consistía en atravesar el Atlántico Norte en dirección este oeste.

Los cuatro tripulantes constituían un equipo

(1) Licenciado en Historia Antigua y Arqueología. pedrobernalbanos@gmail.com

extraído de la élite de la aviación española del momento. Además de Ramón Franco, el navegante encargado de dirigir el rumbo del avión era Julio Ruiz de Alda, compañero de Franco en el vuelo del Plus Ultra. Lo cual constituye pasaporte suficiente para acreditar sus conocimientos de navegación. Como copiloto embarcaba a Eduardo González Gallarza, que formó parte de la

Escuadrilla Elcano, compuesta por tres Breguet XIX, que entre abril y mayo de 1926 recorrieron los 17500 km que separan Madrid y Manila. Y Modesto Madariaga, el mecánico del vuelo, que había viajado con la Patrulla Atlántida, compuesta por tres Dornier Wal, y que, en el mismo año de 1926, recorrió los 15000 km de ida y vuelta que separan Melilla de Malabo, en Guinea.



1. El periódico ABC publica un perfecto resumen gráfico de la aventura.
Biblioteca Nacional. Biblioteca Nacional de España.

Los antecedentes

Ya en 1919 Alcock y Brown habían realizado un vuelo sin escalas entre Terranova e Irlanda de 3150 km, en dirección este a bordo de un Vickers Vimy. Y Gago Coutinho y Sacadura Freire Cabral habían cruzado el Atlántico por el sur, es decir, con los vientos más favorables, entre Lisboa y Río de Janeiro en 1922. Si bien habían empleado 79 días, tres hidroaviones y varios buques de apoyo y realizado siete escalas. Tan solo en abril de 1928 los alemanes Kohel y Hunefeld, a bordo de un monoplano Junkers pilotado por el irlandés Fitzmaurice, habían volado de Dublín a Greenly, es decir, dirección oeste, en la península del Labra-

dor. Si bien se trataba de un trayecto más corto, 3150 km.

El primer cruce del Atlántico por el Sur lo realizaría Ramón Franco en 1926 a bordo del Plus Ultra. En ese vuelo le acompañaba ya su compañero de aventuras aeronáuticas -que no políticas- Julio Ruiz de Alda como navegante.

La diferencia en la conquista de este trayecto entre ambos hemisferios norte y sur es debida a los fuertes vientos dominantes procedentes del oeste que se dan durante todo el año en el hemisferio norte. Dificultan la navegación y aumentan el consumo de combustible cuando se realiza el trayecto este oeste, y ayudan y posibilitan el ahorro de combustible en sentido inverso. Esta es la

causa de que en una fecha tan temprana como el 20 de mayo de 1927, el aviador norteamericano Charles Lindbergh, a bordo del monomotor modelo Ryan NYP, bautizado como Spirit of St. Louis, ya que fue financiado por industriales de

esta ciudad, volara desde el aeródromo Roosevelt, en Long Island, hasta Le Bourget, en París, en un vuelo de 33 horas y 32 minutos durante los que recorrió casi 6000 km.



2. Pilotos y aviones sobre el Atlántico. De izquierda a derecha: Alcock y Brown. Debajo su Vickers Vimy. Ruth Elder en el centro. Jiménez e Iglesias con su Breguet XIX. Abajo centro Pájaro Amarillo. Derecha PN-9 de Rodgers. Fotografías procedentes de Smithsonian Institution.

Menos de dos semanas después, Byrd, Acosta y Noville, llegaron a Francia procedentes de Nueva York con un Fokker, el América, en un accidentado vuelo durante el cual Byrd golpeó a Bert Acosta cuando este se emborrachó a mitad de vuelo tal y como por otra parte acostumbraba. Y el siguiente 4 de junio Chamberlain y Levine llegaron a Alemania procedentes de Estados Unidos a bordo del Bellanca Miss Columbia. Poco después, el 28 de agosto, lo consiguieron Broca y Schele, con el Stinson Pride of Detroit. Siempre, como se puede apreciar en dirección oeste este.

En las fechas del vuelo del Dornier 16 ya se había atravesado el Atlántico hasta en 17 ocasiones. Las más recientes las del Jesús del Gran Poder, Breguet XIX pilotado por los aviadores Jiménez e Iglesias. El 26 de marzo de 1929 aterrizaron en el aeródromo de Cassamary, cerca de Salvador de Bahía, en Brasil, procedentes de Tablada (Sevilla), tras recorrer 6550 km. Con una ruta ortodrómica, que siempre es la más corta pues sigue el círculo máximo de la tierra. Sin radiogoniómetro ni radio.

El otro vuelo que había aterrizando una semana

antes, el 14 de junio, en la playa de Oyambre, es el del Pájaro Amarillo, también llamado Yellow Bird u Oiseau Canari. Y lo había hecho in extremis, llevando a bordo a la tripulación formada por A. Lotti, J. Assolant y R. Lefévre, y alguien que decía ser periodista, Arthur Scheiber, que embarcó como polizón, con tan solo 22 años. El peso del avión y del combustible eran parámetros fundamentales para realizar el trayecto desde Old Orchard, en Maine, Estados Unidos, hasta Irlanda. Y el despegue fue sorprendentemente difícil, algo inexplicable para Lotti, que había realizado todos los cálculos. En un punto de no retorno salió el polizón de su escondite y en ese momento, la indignación llevó a los tres aviadores a establecer una seria discusión sobre la posibilidad de arrojar al joven al mar. Finalmente se saldó con un acuerdo, escrito con tinta del barógrafo, sobre los posibles beneficios editoriales que Schreiber podía obtener de esa aventura. Tras más de 29 horas de vuelo aterrizaron en la playa de Oyambre, en Santander, donde cada año aún se recuerda el acontecimiento y donde existe un monumento en memoria de los aviadores.



3. Arriba izquierda Nungesser y Coli y el Oiseau Blanc. Princesa Lowenstein y a su derecha un Fokker FVII. Abajo izquierda Francis Wilson Grayson con su hidrocanoa The Dawn. Abajo centro Francesco Pinedo. Abajo derecha Costes y Bellonté con su Point d'interrogation. Fotografías procedentes de Smithsonian Institution.

Y es que desde 1926 siete vuelos habían fracasado en el intento de cruzar el Atlántico norte, en un sentido u otro, dando lugar a la pérdida de 21 vidas. En septiembre de ese año, el famoso aviador René Fonck, solo superado durante la Primera Guerra Mundial en el número de aviones abatidos por el Barón von Richthofen, se estrelló poco después de salir de Nueva York con destino a París.

Ya en 1927, el 5 de mayo, el capitán St. Román y dos compañeros se perdieron en un vuelo desde África a Sudamérica. Tan solo tres días después, Charles Nungesser y François Coli, a bordo del biplano L'Oiseau Blanc, desaparecieron tras despegar de París con destino a Terranova.

El 31 de agosto la princesa Lowenstein-Wertheim, el capitán Leslie Hamilton y el coronel F. Michin fueron dados por desaparecidos para siempre en un vuelo a bordo de un Fokker F VII, llamado Saint Raphael, de Inglaterra a Canadá. El 6 de septiembre de 1927, a bordo del Odl Glory, Lloyd Bertraud y su tripulación también se perdieron en el Atlántico norte. Y al día siguiente el monoplano Sir John Carling, pilotado por el capitán Tully y el teniente Metcalf desapareció en vuelo desde Harbour Grace, en Terranova y con destino Dinamarca.

La piloto Frances Wilson Grayson, sobrina del presidente norteamericano Woodrow Wilson, despegó del aeródromo de Curtiss Field, Long Island, el 23 de septiembre de 1927 con destino a Harbour Grace, Terranova, para desde allí intentar cruzar el Atlántico. Ello a bordo de un hidro-

canoa, The Dawn, modelo Sikorsky S-36. Desapareció antes de llegar a su destino junto con el resto de su tripulación. Y el 13 de marzo de 1928 el capitán Walter R.G. Hinchliffe, auténtico as de la aviación, nacido en Alemania pero que prestó su vida militar bajo mando británico, desapareció junto a la aviadora Ely Mackay, en un nuevo intento de cruzar el océano Atlántico, a bordo de un Stinson Detroiter, el Endeavour, el mismo modelo que ya había utilizado Ruth Elder, si bien esta pudo ser rescatada.

También es cierto que a lo largo de los años 20 se produjeron algunos accidentes y desapariciones que no acabaron en tragedia. El 18 de mayo de 1919 Harry Hawker despegó de Terranova en un biplano para intentar cruzar el Atlántico, pero cuando llevaba catorce horas de vuelo el motor se recalentó y el piloto intentó buscar algún barco a lo largo de las rutas marítimas cercanas y encontró el carguero danés Mary, pero a este no le funcionaba la radio y hasta seis días después, cuando ya se les daba por definitivamente desaparecidos, nadie en tierra firme tuvo noticias de ellos.

La aviadora Ruth Elder, conocida en su tiempo como la Miss América de la Aviación, en septiembre de 1927, a bordo de otro Stinson Detroiter, el American Girl, pilotado por George Haldeman, pretendía ser la primera mujer en atravesar el Atlántico, partiendo desde Nueva York. Pero a unas 350 millas de las Azores cayeron al mar, siendo rescatados el día 13 por el buque alemán Dutch Tanker Barendrecht. Aun así batieron el record absoluto de vuelo sobre el océano y de más tiem-

po realizado por una mujer con 2623 millas recorridas. Parte de su trascendencia histórica la debe a la atención que le prestó Manuel Chaves Nogales, quien la entrevistó para su periódico, *El Heraldo de Madrid*.

El comandante de nacionalidad italiana, Francesco Pinedo, fue uno de los pilotos más importantes de la historia de la aviación, por sus grandes vuelos alrededor del globo y por uno de los vuelos en formación masiva liderados por el general Italo Balbo. Una de esas crocieras, la occidental, con 61 hidroaviones Savoia Marchetti, tuvo una de sus escalas en Los Alcázares. El 22 de mayo de 1927, en una de las últimas etapas de su vuelo llamado de los “Cuatro Continentes”, partió de Terranova a bordo de su hidroavión Savoia Marchetti S55 con destino a las Azores y se quedó sin combustible debido a los vientos de proa que tuvo que afrontar. Permanecieron perdidos él y su tripulación durante cuatro días hasta que fueron encontrados y remolcados por un pesquero portugués y después por un vapor italiano hasta Horta.

Pero quizá el naufragio y rescate más espectacular de la década de los años 20 fue el protagonizado por el comandante norteamericano John Rodgers, que aprendió a volar nada menos que con Glenn Curtiss y los hermanos Wright. Rodgers diseñó una expedición formada por tres hidroaviones PN-9, para llegar de California a Hawái, unas 2300 millas. Finalmente, solamente despegaron dos de ellos y tras cinco horas de vuelo solo quedó en el aire el de Rodgers. Disponían de buques de apoyo cada 200 millas para reabastecimiento de combustible o para un hipotético rescate. Despegaron el 31 de agosto de 1925 y a última hora del día 1 amerizaron para repostar. Pero no encontraron ninguno de los barcos de abastecimiento y además la radio no estaba diseñada para funcionar a nivel del mar. Después de la primera noche a la deriva fabricaron una vela que anclaron entre la parte alta de los motores y el centro del fuselaje, y con ese aparejo de fortuna navegaron durante 450 millas en dirección a Hawái. También fabricaron orzas y timón para dirigir mejor el navío en el que se había convertido el avión (una vela parecida fabricaron los tripulantes del Dornier 16 cuatro años después en su naufragio). Tras nueve días de navegación, sin apenas comida ni agua, fueron rescatados por el submarino USS R4, a tan solo 15 millas de la isla de Kuai, del archipiélago de Hawái. Aunque

se fracasó en el propósito del vuelo, Rodgers y su tripulación batieron el record de distancia recorrida por un hidroavión: 1992 millas.

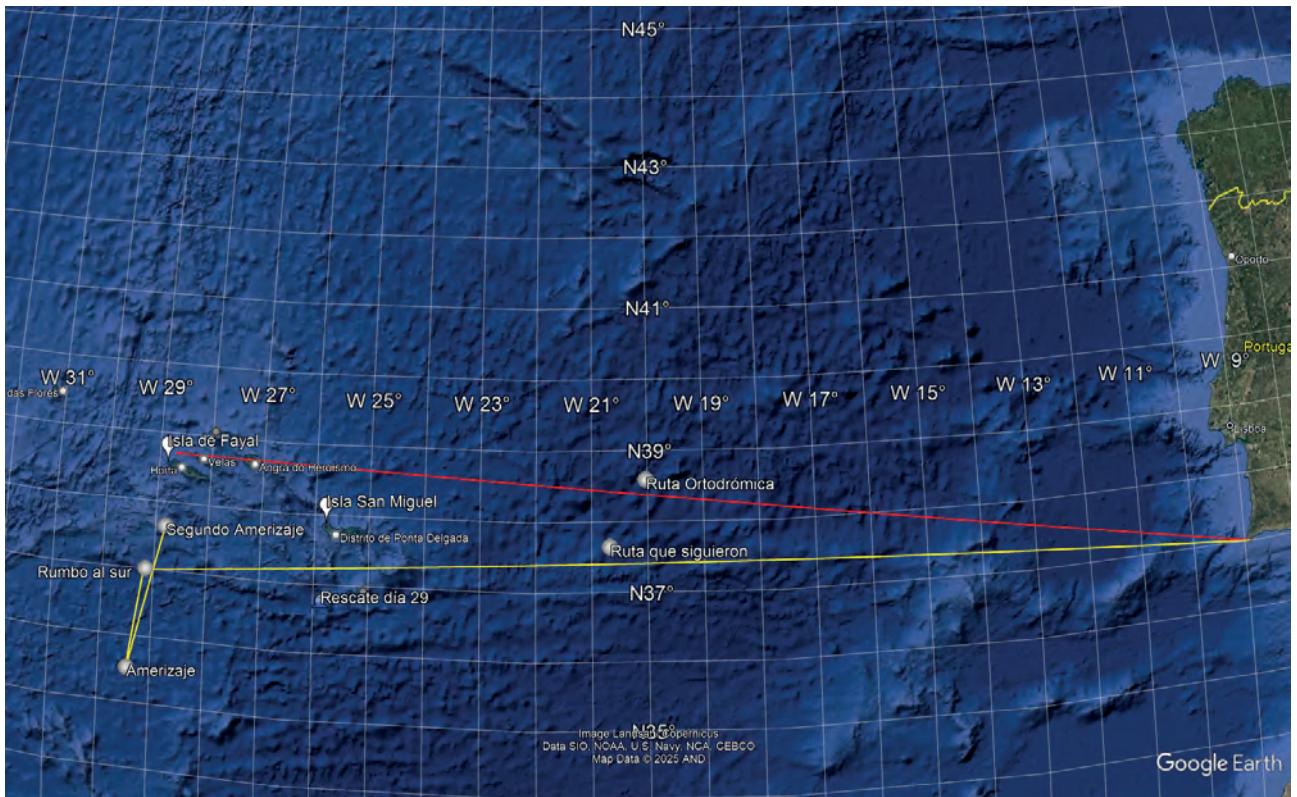
De manera que la expedición del Dornier 16 entrañaba un peligro bastante evidente de perder la vida en el intento, por estrellarse tras un fallo mecánico o porque tras amerizar en medio del océano, jamás fuera encontrado el avión y sus tripulantes padecieran una muerte espantosa por hambre y sed.

De hecho, el primer vuelo entre París y Nueva York, de 5600 km se realizaría entre los días 1 y 2 de septiembre de 1930, en un vuelo de 37 horas, a bordo, una vez más, de un Breguet XIX, modelo como hemos visto, protagonista de varios grandes vuelos de la época, bautizado como el Point D’Interrogation. Los pilotos eran los aviadores franceses Costes y Bellonté. Es decir, un año y dos meses después del vuelo del Dornier 16, se consiguió realizar la hazaña de cruzar el Atlántico norte, entre Europa continental y América continental.

El diseño del vuelo

El propósito de Franco y sus compañeros era llegar a Nueva York atravesando el Atlántico Norte. Ya se ha comentado el motivo por el que era complicado realizar ese vuelo en esas latitudes: lo vientos dominantes procedentes del oeste que producían un gran aumento en el consumo del combustible y bajaban la velocidad del avión.

Por ello era necesario establecer varias etapas con el fin de repostar. La primera parada prevista era Horta, en la isla de Fayal, en el archipiélago de las Azores. Unos 2300 km desde Los Alcázares. La siguiente escala era Halifax, en Nueva Escocia, ya en el continente americano, a unos 2850 km. Contando con la posibilidad de realizar parada en Terranova si los vientos contrarios y el mayor gasto de gasolina lo hicieran necesario. De allí hasta Nueva York tendrían que cubrir tan solo unos 1000 km. El vuelo de vuelta solamente debería tener una parada en Terranova, a unos 1800 km de Nueva York. Desde allí pretendían batir el record de distancia recorrida en hidroavión, en aquel momento 3300 km, hasta Galicia. Si bien en función del consumo de combustible se podría tomar la decisión de realizar escala en alguna isla de las Azores para repostar.



4. Imagen creada sobre Google Earth por el autor

Trazaron una ortodrómica con tres cambios de rumbo desde San Vicente a Horta. El rumbo ortodrómico es la distancia más corta entre cualesquiera dos puntos de la Tierra puesto que sigue el círculo máximo que los une. Sobre una carta de proyección mercatoriana, es decir, en la que paralelos y meridianos se cruzan en ángulo recto, aparece trazado como una curva. Por ello obliga a trazar sobre la curva un polígono cuyos ángulos entre sus lados determinan los cambios de rumbo.

Para el vuelo previsto de entre 15 y 16 horas y un consumo de 200 litros por hora, eran suficientes 3100 litros. Ramón Franco hizo instalar depósitos de combustible complementarios hasta los 4150 litros de capacidad, lo que ampliaba la duración del vuelo a 23 o 24 horas, a una velocidad de entre 180 y 190 km/hora -si bien dificultaba bastante el moverse a lo largo del fuselaje- llegando de este modo el radio de acción hasta los 3500 km. De manera que llevarían 750 litros de margen, y volando las 10 últimas horas con un solo motor se podrían alcanzar las 25 horas. Lo cual debería bastar para cubrir los 2300 km entre Los Alcázares y Fayal. La hora prevista de llegada eran las 9 de la mañana, hora española (las 6 de la mañana en Horta).

En sus artículos dedicados al vuelo publicados en ABC, Ruiz de Alda explica que para ele-

gir las fechas "consultamos las colecciones de los pilotos Chart, ingleses y americanos de varios años; los estudios de Klepler, fruto de muchos años de observación y de constantes estadísticas de los vientos a varias alturas, lluvias y nieblas". Además, durante un mes estuvieron consultando documentación de la Biblioteca del Instituto Meteorológico, que vinieron a apoyar los mismos planteamientos."

Al comparar los meses de junio y julio, junio parecía más adecuado por las nieblas, y los finales de etapa se encuentran en zonas proclives a ellas. Las famosas nieblas de San Juan del occidente del archipiélago. Y el espesor suele ser de 200 a 300 metros, pudiéndose volar por encima de ellas y quedan limitadas a la costa.

Los aviadores del portaviones Eagle que los rescató, les felicitaron por la abundancia de datos que llevaban consigo para preparar el vuelo.

Llevaban las lógicas provisiones para cuatro o cinco días de alimentación normal. Decidieron no llevar radiogoniómetro, que permite orientarse gracias a la dirección de donde proceden las ondas de radio, por el peligro de que las vibraciones acabaran soltando el complejo cableado que había que instalar y se enredara en las hélices. Si bien es cierto que en el vuelo del Plus Ultra de 1926 sí que iban equipados con esta ayuda a la navegación. Pero una vez más Franco no confía

en un artefacto tan complicado montado por la novísima e inexperta factoría de Cádiz.

De manera que esta habría de realizarse en todo momento por estima y con ayuda de sexante de burbuja, que evitaba o disminuía las imprecisiones debidas a las vibraciones y bandazos del vuelo. No constituía necesariamente una imprudencia y de hecho muchos grandes vuelos culminados con éxito, entre ellos el de Lindbergh no lo utilizaron.

Brújulas, cronómetros, tablas de navegación, tubos de magnesio para controlar la deriva, una balsa con una vela, que como ya se ha indicado fue anclada al motor de popa y al fuselaje tras el naufragio, eran parte del importante equipa-

miento relacionado con la orientación y seguridad del vuelo que los tripulantes llevaban a bordo.

El avión

El Dornier Wal fue un avión de patente alemana cuyos seis primeros ejemplares fueron adquiridos por el gobierno español y realizó su primer vuelo de prueba en Los Alcázares el 23 de diciembre de 1922. Si bien fue diseñado por el empresario alemán Claudio Dornier, la casa Dornier tuvo que instalar una factoría en Pisa, Italia, debido a las restricciones que para la industria alemana se derivaron del Tratado de Versalles tras la Primera Guerra Mundial.

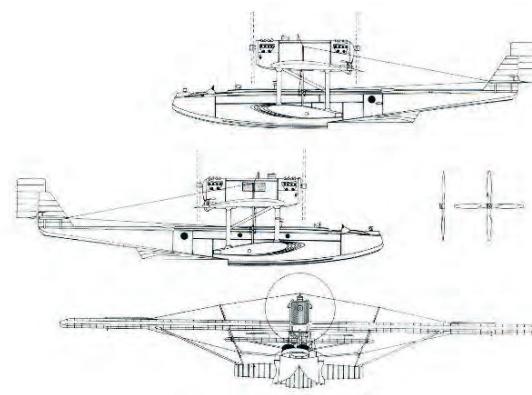


5. Dornier 16 antes de la salida. Museo Aeronáutico Los Alcázares.

Se trata de un hidrocanoa, es decir, un casco prácticamente de barco, con 17,25 m. de longitud y unos planos sobre los que iban montados los motores en el eje de simetría del casco, con una envergadura de 22,50 m. A ambos lados del casco, bajo las alas, el avión estaba equipado con dos estabilizadores, stummeln. El Dornier 16, (en realidad el número 15, recuérdese el famoso cambio de matrículas para volar en un avión construido en Pisa y no en Cádiz, ambos idénticos) iba equipado con dos motores "Hispano" de 640 C.V. cada uno, con reductora de relación 1:2.

El Dornier Wal sería durante los años 20 protagonista de numerosos raids a lo largo de todo el mundo. Entre ellos el Plus Ultra, la patrulla Atlántida, o el intento de llegar al Polo Norte de Amundsen a bordo del famoso N-25- llegó a tan solo 15 km de su destino-.

Hasta el día 4 de junio toda la logística se había establecido para un vuelo alrededor del mundo partiendo de Los Alcázares en dirección este. Pero en una fecha tan tardía como el 5 de junio se



6. Derecha esquema Dornier Wal. Dornier Wal Documentation Center.

cambia el plan, debido a planteamientos relacionados con la meteorología y se opta por un viaje de ida y vuelta a Nueva York, algo que Gallarza ya propuso el 15 de mayo. Y una de las decisiones más trascendentales que se refieren al vuelo del Dornier 16 es la que tomó la tripulación, creemos que fue un acuerdo al que llegaron los cuatro, para cambiar el avión de fabricación nacional, el 16, por el italo-alemán, el número 15. Sin entrar en detalle en la larga lista de defectos que Franco detalla en el Dornier 16 es fácil llegar a la conclusión de que si tienes que emprender una aventura de este calibre, es normal preferir un avión fabricado en una factoría con larga experiencia en ese avión, a otro que es el primer ejemplar que sale de la fábrica de C.A.S.A., empresa fundada en 1923 que adquiere la patente de fabricación. Así que la noche del 19 de junio, una vez recibida al fin la autorización para el vuelo a Nueva York, dado que esta era para un avión de matrícula M-MWAP, como dice el aviador, "tuve que cambiarla por la del Dornier 15, M-MWAO". Este hecho,

que seguro que era la mejor opción para la seguridad de la aventura, le trajo consecuencias sobre todo a Ramón Franco, que le persiguieron hasta el momento de su muerte en 1938.

La salida

El 21 de junio, sueltan amarras y a las 16.35 arrancan los motores. En las fotos previas se ve a Madariaga con un aparatoso vendaje en la cabeza. La tarde antes él y Franco fueron golpeados por una pieza que se desprendió del motor mientras realizaban algunos ajustes.

El día anterior compran en Cartagena 600 litros de benzol, necesario para la correcta relación de compresión de los motores, que ya había sido rechazado por el laboratorio de Cuatro Vientos. Esto determina un consumo mayor del deseado, que era de 190 litros la hora y de esta forma aumenta a 220 litros por hora. Reconoce Ramón Franco, “es la única imprudencia cometida en nuestro vuelo”. Pero a pesar de ello indica que los motores funcionaron en todo momento sin ningún fallo. Si bien ese consumo más elevado les restó al final la posibilidad de seguir buscando las islas por agotamiento del combustible.

La otra imprudencia que no menciona Franco, sí que la detalla Ruiz de Alda en su narración del vuelo: “Montamos en el hidro con una hora de anticipación sobre la decidida. Aquí pudieron los nervios más que la cabeza: fue un detalle que a primera vista no tenía importancia, pero que hizo que no llegáramos a nuestro destino”. Efectivamente la salida estaba prevista para las 17.30 y a las 16.35 arrancaron los motores. Esto significa que cuando amaneció tuvieron una hora menos de combustible para calcular su posición en unas condiciones atmosféricas muy poco apropiadas para ello. Con algo más de tiempo quizá hubiera sido posible determinar con precisión su situación.

Había numeroso público y algunos personajes como el general Sanjurjo o el Infante de Orleans, si bien el avión se encontraba estrechamente vigilado pues hacía pocos días de la historia del polizón del Pájaro Amarillo y no deseaban tener una sorpresa parecida. Pero en todo caso, como decimos, casi una hora antes de la prevista, y desde cerca de la Isla Perdiguera, pusieron proa al viento de lebeche, del sur, y al tercer intento, tras llevar parte de utilaje que transportaban más a popa para elevar el morro del avión y facilitar el despegue, en una carrera de 71 segundos según

Ruiz de Alda, consiguieron elevarse sobre las aguas del Mar Menor.

Al sobrevolar Cabo de Palos, exactamente a las 16.54 horas, Franco le dice a su amigo Julio Ruiz de Alda: “En este momento soy feliz”. Realizarían un vuelo visual sobre la costa hasta Cabo de Gata y Tarifa para comenzar el recorrido de la ruta ortodrómica que habían trazado desde Cabo de San Vicente. Tras los tres cambios de rumbo sobre esa ruta, y diecisésis horas de vuelo debían llegar a Horta para repostar y continuar a las 17 horas del día 22, hacia Halifax.

El vuelo y la meteorología

Como dice Franco es al sobrevolar el Cabo de San Vicente cuando se inicia la verdadera navegación de altura. El día 21, a las 13.40, tres horas antes de la salida, se recibe parte meteorológico que indica viento de levante en el Estrecho de 25 a 30 km/hora. Y del Golfo de Cádiz hasta las Azores “tiempo bueno”, con vientos del E de 10 a 15 km/hora. Al día siguiente, el día 22, desde las 7 horas hasta las 7 del día 23: de Azores a meridiano 40, es decir, bastante pasado el archipiélago, chubascos con vientos SW.

La realidad es un fuerte viento de levante desde Cabo de Gata, con fuertes remolinos, que les acompañan al pasar el Cabo de Trafalgar y todo el camino hasta San Vicente, tan potentes que el aviador teme “que se parta una de las alas”. A las 9 horas 20 minutos sobrevuelan este cabo con un viento flojo del SE. Arrojan un bote de magnesio y la deriva es inapreciable al menos en ese momento. Este material dejaba una estela luminosa en la noche que marcaba el ángulo de desplazamiento lateral del avión, respecto a la dirección del eje longitudinal, cuyo dato se tenía en cuenta para determinar la posición en cada momento por parte del navegante. La deriva es provocada por el viento por poco ángulo que ejerza respecto a la dirección del avión y sin este tipo de herramientas es muy difícil de apreciar. Lindbergh explicó que estimó la deriva de su avión por la dirección de las olas que divisaba, eso sí, volando de día y con cielo despejado.

Poco después aparece un gran campo de niebla, algo de lo que no hablaba la predicción. Ruiz de Alda lo narra: “Volábamos a 400 metros de altura y a 50 millas de San Vicente cuando, debajo de nosotros, apareció una capa de nubes”. La altura de esa capa era inferior a 60 metros, lo que medía su antena de radio y por ello no pueden

atravesarla. Y dejan de ver el mar ya durante toda la noche.

A las 23.52 horas pueden ver la Luna y toman “una circunmeridiana de la luna” lo cual les da $37^{\circ}35'N$. Horta se encuentra a $38^{\circ}33'N$. Consciente del probable error a norte o sur de la medición debido a los zarandeados que sufrían a bordo, y teniendo en cuenta que la ruta ortodrómica pasaba en todo momento al norte de las islas, y corrían el riesgo de pasar las islas sin divisarlas, decidieron corregir el rumbo hacia el sur: tenían un margen de doce grados y un frente perpendicular a su marcha de doce millas, según explica el aviador.

A las 2 de la madrugada, toman otra medición y el resultado es que continúan unas 25 millas al sur de la ruta prevista. Dos horas antes del amanecer, escuchan por la radio la estación de Punta Delgada, en la Isla de San Miguel y envían un CQ general, es decir, una llamada dirigida a todas las estaciones que pudieran captarla, indicando que en unas dos horas tenían previsto llegar a su destino. Esta llamada se convirtió en un efecto mariposa que determinó que no se iniciara la búsqueda hasta 48 horas después del naufragio.

Y poco antes de amanecer cuando ya comenzaban a divisarse las primeras luces del alba, les parece apreciar a lo lejos, ciertos picos que identifican como montañas de alguna de las islas, con tal certeza que realizan nueva corrección al sur de su rumbo respecto al que habían trazado. Pero como explica Ramón Franco, “eran solo capricho de las nubes”. Y varias veces más el relieve de esas formas les pareció que se trataba de tierra firme.

Al fin va amaneciendo y volando a 2000 metros de altura, Ruiz de Alda hace una medición aproximada de su longitud: $28^{\circ}25'W$. Habían sobrepasado su destino, la isla de Fayal.

Era muy necesario en ese momento acuatizar para intentar tomar alguna visual de las islas, o al menos para intentar conseguir una medición sobre la latitud, su posición Norte-Sur, y de esa manera determinar su situación exacta. Ante las dudas, porque creían encontrarse al norte de su ruta, deciden buscar un agujero entre las nubes y la niebla que les permita amerizar. Avanzaron varias millas hacia el sur, durante una hora, unos 150 km, y encontraron hueco por el que finalmente tomaron agua. Pero no había ni rastro de tierra ni de barcos. Pensaban que a mediodía podrían tomar una buena lectura de su latitud y de esa manera podrían trazar un rumbo seguro a su destino. Continuaba el viento del NE. Tomaron finalmente su latitud: $35^{\circ}56'N$. Fueron entonces conscientes de que habían sufrido durante todo

el trayecto un viento procedente del NE que por un lado les había desviado hacia el SW y por otro les había empujado a mayor velocidad de la estimada y había provocado que sobrepasaran su destino.

Esa posición significaba que se encontraban a unos 300 km de Horta. Les quedaban 350 litros de combustible, y tras una hora y veinte minutos de vuelo tuvieron que amerizar. Debían encontrarse a una distancia de cerca de 100 km de Horta. La decisión de buscar hueco hacia el sur antes del primer acuatizaje fue fatídica. Si hubieran ido hacia el norte o un poco al NE hubieran tropelado con Horta o la Isla do Pico. Pero el parte meteorológico en ningún momento hablaba del viento del NE culpable de ese desvío y las condiciones no les permitieron tomar su posición de forma acertada hasta el primer amerizaje. En ese momento se convierten en naufragos, hasta que el día 29 son rescatados por el portaeronaves británico Eagle.

Conclusiones

Los errores del parte meteorológico del Servicio Español se hicieron patentes durante el vuelo. El viento del este de unos 10 a 25 km/h desde el Golfo de Cádiz a las Azores, ese “tiempo bueno” se convirtió en la realidad, pasado Cabo de Trafalgar en un tiempo muy desapacible con fuertes remolinos y a unas 50 millas de San Vicente aparece una niebla sobre el mar, que dejan de ver hasta llegar a las islas. Poco después también se ven cubiertos por una capa de nubes que les envuelven y que hacen inútiles los tubos de magnesio para estimar la deriva, dato fundamental para la estima de la posición.

En ese momento detalla Ruiz de Alda que aparecen tormentas al NE y W, que considera que es el comienzo de ese viento procedente del NE que les va a empujar hacia el SW y a aumentar su velocidad sin que puedan apreciarlo. Y durante toda la noche las nubes los rodean e incluso más adelante los bordes de los cúmulos se les antojan los picos de las montañas de las primeras islas.

El aviador Louis Coudouret, amigo personal de Franco, que por aquellas fechas también pretendía realizar un raid atravesando el Atlántico norte partiendo de París fue detenido por orden del gobierno francés en Sevilla, porque no deseaba más desapariciones y muertes que provocaba esa aventura. Y en el viaje de regreso a París su avión se estrelló. Un dato más acerca de lo que

era volar en aquel momento. Poco antes, cuando le llegó la noticia de que Franco había emprendido su expedición se sorprendió muchísimo. Él conocía los partes meteorológicos franceses que hablaban de nieblas, que el día 21 estarían a 25°W. Es decir, vaticinaban nieblas entre San Vicente y las Azores, todo el trayecto. En esas condiciones ni Franco ni Coudouret hubieran iniciado el viaje. Y por los partes meteorológicos de Azores se encontraban cubiertos nueve décimos del cielo entre la Isla de San Miguel, la más oriental del archipiélago y Fayal, su destino. De hecho, sobrevolaron San Miguel, pero no pudieron divisarla debido a esas nieblas lo cual les privó de una referencia importantísima para su orientación. Los vientos de la mañana del día 22 en la zona occidental de las Azores, donde se encuentra Horta, eran del NE de 40 km por hora, algo también ignorado por el Servicio español. Ese viento constante, no apreciado durante todo el recorrido es el que desvió todo su vuelo hacia el SW y les empujó para que se pasaran el archipiélago.

De hecho, el Director del Servicio Meteorológico de Azores, el día 17 de julio, ya rescatados, le envía a Franco un informe donde le indica que las condiciones eran las mismas en la mañana del 22 en todo el archipiélago: vientos de 40 a 42 km/h del NE. Y explica textualmente “deberá ter sido essa a causa do aviao ter descaido muito para o sul e avançado naturalmente mais do que era de esperar”. Es decir, esa parece ser la causa de ha-

berse desviado hacia el sur y avanzado más de lo que era de esperar. Por ello en la mañana del 22, sigue el informe, se encontrarían ya al SW de las islas. Además, explica que aunque sobrevolaran las islas la visión se vería seriamente perjudicada por la acumulación de nubes sobre tierra. A fines de junio y principios de julio es muy frecuente que las islas se vean envueltas en nieblas, las llamadas nieblas de San Juan, y que, recalca el informe, requieren que se tomen muchas precauciones en la aproximación.

Como vemos la aventura del Dornier 16 entrañaba el encaje de muchas circunstancias para ser culminado con éxito. Las condiciones meteorológicas, determinaron un enorme desvío al SW y un aumento de velocidad con el que no contaban en función de las previsiones. Y que con las técnicas de la época era imposible de apreciar por los tripulantes.

Bibliografía

- Franco, Ramón: *Aguilas y Garras. Edición comentada 2019*. Entre Renglones. Los Alcázares. 2019
- Ruiz de Alda, Julio. “Obra Completa”. Ediciones F.E. Madrid 1939
- Fundación Smithsonian. Hemeroteca.
- Escartí, Francisco. *Ramón Franco. El aviador*. Francisco Escartí. Madrid. 2017.

Javier Castillo Fernández¹

Negro, rojo, azul. La increíble vida de José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española

Resumen²: José Frimán Mata (Guinea Ecuatorial, 1913-España, 1964), conocido popularmente como “Pepito el Negro”, fue mecánico de aviación en las bases de Los Alcázares, El Prat de Llobregat, Alcantarilla, Albacete y San Javier, excelente futbolista, boxeador ocasional, militante comunista, defensor de la República en la Guerra Civil, exiliado en Francia y voluntario con la División Azul en Rusia durante la guerra mundial. Testigo y víctima de la convulsa España del siglo XX, presentamos aquí su sorprendente biografía, unida estrechamente a la aviación militar española.

Palabras clave: Ejército del Aire español, Región de Murcia, Guinea ecuatorial, Colonialismo, Guerra Civil española (1936-1939), José Epita Mbomo, Exilio español (1939), Segunda Guerra Mundial (1939-1945), “División Azul”, Dictadura franquista (1939-1975), Fútbol amateur.

Abstract: José Frimán Mata (Equatorial Guinea, 1913-Spain, 1964), popularly known as “Pepito the Black,” was an aircraft mechanic at the air bases of Los Alcázares, El Prat de Llobregat, Alcantarilla, Albacete, and San Javier. He was also an excellent footballer, an occasional boxer, a communist activist, a supporter of the Republic Goverment during the Spanish Civil War, an exile in France, and a volunteer in the Spanish Fascist “Blue Division” in Russia during the WWII. A witness and a victim of the turbulent Spain of the 20th century, we present here his remarkable biography, closely intertwined with Spanish military aviation.

Key words: Spanish Air Force, Region of Murcia, Equatorial Guinea, Colonialism, Spanish Civil War (1936-1939), José Epita Mbomo, Spanish Exile (1939), World War II (1939-1945), “Blue Division” (German Army), Francoist dictatorship (1939-1975), Amateur football.

Cuando a las 14:15 horas del día de Navidad de 1926 los tres hidroaviones Dornier Wal de la *Patrulla Atlántida* amerizaron en el puerto de Santa Isabel (actual Malabo), capital de la colonia española de Guinea, en el África ecuatorial, la expectación de los numerosos nativos y españoles que los esperaban no podía ser más grande. Culminaba con éxito la etapa de ida de este arriesgado *raid* aéreo, realizado por un puñado de militares de la Aviación española al mando del comandante Rafael Llorente³. La patrulla había logrado surcar por vez primera por el aire la costa occidental de África, recorriendo los 6.829 km que separan Melilla y la actual Guinea Ecuatorial en dos semanas de vuelo de cabotaje, con paradas intermedias en diversos puertos africanos.

La mayoría de los espectadores veían por primera un avión que, además y sorprendentemente, podía flotar. Así lo relataría poco después el capitán Niceto Rubio, piloto de uno de los hidros de la misión:

“El asombro de los negros al vernos llegar a Fernando Poo fue enorme... Habían estado preparando un campo de aterrizaje al lado de Santa Isabel... Cuando se divulgó la noticia... de que llegábamos, acudieron presurosos a ver lo nunca visto... [y ocuparon el] campo de aterrizaje. Naturalmente, los hidros de la patrulla *Atlántida* prefirieron tomar agua en el puerto, y entonces creyeron los negros en la catástrofe, y gritando

(1) Archivo General de la Región de Murcia. javierc.castillo@car.m.es

(2) Una primera versión, más breve, de este artículo se publicó bajo el título “José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española”, en el suplemento cultural *Ababol*, del diario *La Verdad* (Murcia), el 15 de marzo de 2025.

(3) Una biografía de Rafael Llorente Solá (1893-1948): <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/25219-rafael-llorente-sola>

“¡Kikiribu!” (ya se perdió todo) corrieron a los muelles. Su asombro no tenía límites al

ver que aquellos *barcos que vuelan* no se habían hundido”⁴.

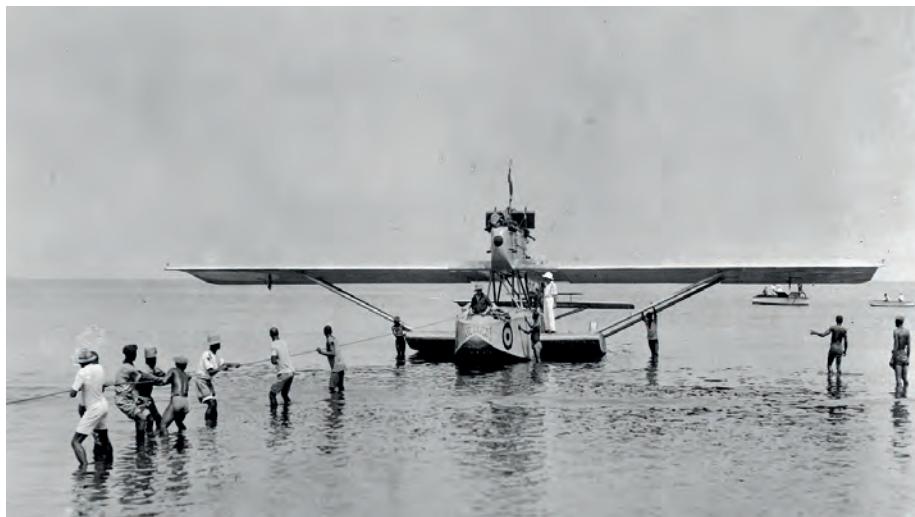


Ilustración 1. El hidro “Valencia” de la *Patrulla Atlántida* es remolcado a su llegada a la playa de Santa Isabel, Guinea española (1926). AHEA / Biblioteca Virtual de Defensa.

El de la *Patrulla Atlántida* fue uno más de los numerosos *raids* aéreos que estuvieron de moda y surcaron el globo en esa década de los veinte, como el del *Plus Ultra* (entre España y Argentina, ese mismo año de 1926) o el primer vuelo en solitario entre Nueva York y París, que pocos meses después (mayo de 1927) realizó Charles Lindbergh⁵. El objetivo de la patrulla, además de ganar prestigio para la Aeronáutica militar española, en el contexto “patriótico” de la Dictadura de Primo de Rivera⁶, era unir a la metrópoli con su colonia ecuatorial y realizar labores cartográficas y de fotografía aérea de los territorios de Río Muni, la parte continental del protectorado, que eran prácticamente desconocidos para el propio gobierno español.

Entre aquellos admirados guineanos que vieron amerizar a los tres hidros españoles posiblemente se contaran dos adolescentes, José Epita Yoni (más tarde conocido como José Epita Mbomo), de quince años, y José Frimán Mata, de trece, cuyas vidas iban a dar un giro sorprendente al

marchar ambos a España de regreso con los heroicos aviadores de la *Atlántida*. La increíble historia de Epita Mbomo, exiliado en 1939, miembro de la Resistencia francesa y superviviente de los campos de concentración nazi, fue dada a conocer en 2021 por la periodista Tereixa Constenla⁷. Pero la azarosa vida de su compañero Frimán no le fue a la zaga.

José Frimán Mata, hijo de Alejandro Frimán Gaizan y de María Mata, había nacido en Santa Isabel el 19 de noviembre de 1913. Su primer apellido, derivado posiblemente del término inglés *Freeman* (“hombre libre”), apunta a que su padre pudo ser un “fernandino” (por Fernando Poo, actual isla de Bioko): apelativo dado a los descendientes de inmigrantes venidos desde algunas colonias británicas, como Sierra Leona o Nigeria, a trabajar en las plantaciones de cacao de aquella isla a finales del s. XIX. Estos migrantes solían tener apellidos británicos y españoles (como es el caso) y hablaban una mezcla de español e inglés conocido como “Pichinglis”⁸.

(4) *La Voz* (Madrid), 17/03/1927, p. 3.

(5) Como curiosidad, destacar que tanto Lindbergh como el comandante Llorente obtuvieron, respectivamente, el primer y segundo premio de la Liga Internacional de Aviadores en 1927, el más preciado galardón aeronáutico de la época.

(6) Sempere Doménech, Marcelino: “La aviación militar como elemento propagandístico en la dictadura de Primo de Rivera”, en *Nuevas miradas sobre la dictadura de Primo de Rivera en su centenario: Actas del VIII Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo* / coord. por Carlos Navajas Zubeldia, Guillermo María Muñoz, Universidad de la Rioja, Logroño, 2025, pp. 333-351.

(7) Constenla, Tereixa: “José Epita Mbomo, el electricista que saboteó a los nazis y salvó a sus amigos”, en *El País* (Madrid), 21/02/2021. Existe versión en línea: <https://elpais.com/especiales/2021/jose-epita-mbomo-el-electricista-que-saboteo-a-los-nazis/>

(8) Sobre el grupo étnico de los “Fernandinos”, véase: [https://es.wikipedia.org/wiki/Fernandino_\(Guinea_Ecuatorial\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Fernandino_(Guinea_Ecuatorial)). Y para el dialecto “pichinglis”: https://es.wikipedia.org/wiki/Idioma_pichi.

De Fernando Poo a España

El joven Frimán debió de contar con la autorización paterna (se sabe que su progenitor aún vivía en 1943) o de otro familiar (como en el caso de Epita), para cumplir su deseo de viajar a España. Lo cierto es que ambos jóvenes constituirían uno de los variados y exóticos *souvenirs* con los que los aviadores españoles volvieron a casa.

Los tres aviones de la *Patrulla Atlántida* –denominados “Andalucía”, “Valencia” y “Cataluña– regresaron a Melilla, no sin sufrir diversos contratiempos en su travesía, el 26 de febrero de 1927, amerizando en la base de hidroaviones de El Atalayón, en la Mar Chica, donde les esperaban sus familias y las autoridades⁹.



Ilustración 2. “Pilotos y observadores de la patrulla «Atlántida» a su regreso a Melilla”. *Mercurio: revista comercial hispano americana* (17/03/1927).

A partir de ese momento se sucedieron los homenajes a los heroicos aviadores por toda la Península. La prensa nacional recogió sus impresiones al recorrer aquellos lejanos territorios, haciendo hincapié en los recuerdos que habían traído de regreso, entre los que además de exóticos objetos, destacaban especialmente los dos chicos negros. Así, se expresaban en las diversas entrevistas tanto el comandante Llorente como el resto de los tripulantes, tras su exitoso regreso a España, en unos términos mezcla de paternalismo colonial y de superioridad racial que no dejan lugar a duda:

“– ¿Traen ustedes notas o cosas curiosas de allí? – Sí, aparte de objetos como collares, amuletos, pulseras de diente de elefante, y muchas curiosidades exóticas, he traído dos negros de unos doce años. Uno de estos [se trataba de Frimán] lo he dejado, como criado en la base de Hidros de Mar Chica, y el otro lo he regalado a la madrina del “Valencia”¹⁰.

En otras entrevistas afirmaba:

“A la hija del infortunado Salgado [capitán de aviación muerto en la guerra de Marruecos], niña de tres años y madrina de la escuadrilla, la (sic) traigo un morenito que se llama Pepito [Epita], y viene en barco. Para mí traigo otro. Van a estar muy salados de botones”¹¹.

“– ¿Recuerdos curiosos? – Algunos. Los más interesantes, dos magníficos ejemplares de negros. Uno ha quedado como criado nuestro, en la base de “hidros” de Mar Chica. El otro lo he regalado, como recuerdo del viaje, a la madrina de mi aparato”¹².

En realidad los chicos guineanos no llegaron a Melilla hasta el 8 de junio de 1927 a bordo del falucho *Cabo Falcón*, el buque de apoyo de la misión¹³. Pocos días después Epita pasó a la Península, donde el 20 de junio asistió con parte de los integrantes de la Patrulla al homenaje que se les tributó en el aeródromo de Armilla, cerca

(9) *El Telegrama del Rif* (Melilla), 27/02/1927.

(10) *El Día gráfico*, 18/03/1927.

(11) *El Debate*, 18/03/1927.

(12) *Ejército y Armada: diario defensor de sus clases activas y pasivas*, 18/03/1927.

(13) El barco, que partió de Guinea a mediados de marzo, llegó a la ciudad norteafricana cuatro meses más tarde que los hidroaviones de la *Atlántida*. *El Telegrama del Rif* (Melilla), 09/06/1927.

de Granada, ciudad donde residía su madrina, la viuda del teniente Salgado, y a la que iba destinado como presente¹⁴.

Pero finalmente ni él ni Frimán cumplirían el que parecía ser su destino como exóticos criados, sino que al poco tiempo fueron enviados a la base aérea de Los Alcázares para formarse como aprendices de mecánicos; posiblemente por de-

cisión de Llorente, que acababa de ser nombrado jefe del aeródromo, entonces uno de los más importantes de la Aeronáutica militar española. José Frimán comenzó a trabajar allí hacia marzo de 1928, con algo menos de quince años, especializándose como ayudante de mecánico de motores de aviación.



Ilustración 3. Grupo de obreros de la base de Los Alcázares. En el centro, a izquierda y derecha del oficial, José Frimán y José Epita, respectivamente (hacia 1928). Gentileza de Paquita Meroño y Jesús Galindo.

El fútbol amateur: notoriedad e integración

Al poco tiempo ambos jóvenes se hicieron muy populares en esta población del Mar Menor, además de por su color y simpatía, por sus dotes futbolísticas, especialmente Frimán, que se reveló como un excelente interior derecho, que tanto distribuía juego y daba certeros pases a los delanteros como chutaba a gol con gran pericia.



Ilustración 4. Equipo de fútbol de Los Alcázares. Indicado con el 9, Frimán (hacia 1930). Gentileza de Paquita Meroño y Jesús Galindo.

(14) *El Defensor de Granada*, 21/06/1927 y revista *Granada Gráfica*, julio de 1927, que reproduce una foto donde se aprecia al joven Epita posando con los tripulantes de la Patrulla Atlántida.



Ilustración 5. Frimán junto al resto de compañeros del equipo *C. D. Alcázares* (hacia 1930).
Gentileza de Paquita Meroño y Jesús Galindo.

Tal fue su fama que al final de la temporada de 1932 fue fichado por el *Cartagena Club de Fútbol*¹⁵ y al año siguiente militó en el *Gimnástica Abad*, equipo del cartagenero barrio de San Antón. Todo ello sin dejar el *Club Deportivo Los Alcázares*, donde coincidió con Epita, y de jugar ocasionalmente en el *Aviación Fútbol Club*, integrado por personal de la base.



Ilustración 6. Alineación del *Gimnástica Abad*, de Cartagena, que perdió 5-1 en La Condomina ante el *Murcia F.C.* Arriba, tercero por la izquierda, Frimán. *Murcia Deportiva* (09/10/1933). Gentileza de Pedro García y Juan Antonio Garre

Una crónica deportiva de 1933 recoge su magnífica actuación en la victoria del equipo alcaza-

reño ante el *Club Deportivo Dolores*, de Murcia, por un contundente siete a uno: “El negro Frimán, del C.D. Alcázares, demostró una vez más su gran juego, logrando en lucidas combinaciones y soberbios “chuts” colocar seis veces la pelota dentro de la puerta murciana (...). El público salió satisfechísimo del encuentro y Frimán fue paseado en hombros por los aficionados entusiastas”¹⁶. En general, las noticias deportivas se deshacían en elogios por la habilidad y el juego del ya conocido como “Pepito el Negro” (apelativo que eventualmente también recibía su compañero Epita).

Segunda República y Guerra Civil: militancia sindical y política y defensa del gobierno legítimo

El advenimiento de la República había traído ilusiones y esperanzas a todo el país, y una mayor implicación política y social de la ciudadanía. Gran parte de la oficialidad de la base de Los Alcázares, sede de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos, y la mayoría de su personal civil, era activamente partidaria del nuevo régimen democrático. En su seno se creó la Sociedad de Obreros de Aviación, afecta a la UGT, en la que Frimán, con el carné número 8, sería uno de sus primeros afiliados¹⁷.

El aciago año 1936 comenzaría con la sonada boda de su compañero José Epita con la cartagenera Cristina Sáez, que causó sensación en la ciudad departamental y a nivel nacional por lo infrecuente entonces de una boda interracial¹⁸. Por su parte, Frimán continuaba felizmente su trayectoria futbolística, participando en algunos encuentros sonados, como el amistoso celebrado el 1 de mayo de ese año en Los Alcázares entre el equipo de la *Aviación Militar* y el *Murcia C.F.* –equipo que ese año quedaría primero de la Segunda división nacional–, que se saldó con la victoria del combinado visitante por un claro dos a cinco, si bien los dos goles locales fueron obra del guineano¹⁹.

(15) Crónica del partido Orihuela (2)-Cartagena FC (4): “Friman, la nueva, adquisición, el jugador de La Guinea, coge el esférico varias veces y lo pasa matemáticamente a su extremo y otras lo chuta fuertemente. Su juego causa buena impresión; se ve en él clase de jugador ¡Adelante!” (*La República*, Cartagena, 11/07/1932). “Por el Cartagena F. C. ha firmado el excelente jugador de La Guinea, José Frimán cuyo puesto es el de interior derecha” (*La Región: diario de la República*, Cartagena, 12/07/1932).

(16) *El Liberal* (Murcia), 13/04/1933.

(17) Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH), Sección Político-Social, Antecedentes, Expediente 73512.

(18) Un extenso reportaje, con profusión de fotografías, sobre esta inusual pareja mixta se publicó en la revista *Estampa*, de Madrid, el 15/02/1936.

(19) *La Verdad* (Murcia), 03/05/1936. En el partido de ida, celebrado en el campo de La Condomina el 26 de abril y que saldó con un abultado 8 a 1 para los murcianos, no jugó Frimán (ibidem, 28/04/1936).

Poco tiempo después se produciría el estallido de la Guerra Civil. La noche del 19 de julio una columna dirigida por el comandante Juan Ortiz, jefe de la base de Los Alcázares –que se había mantenido leal a la República– y compuesta por tropas de aviación y por obreros de sus talleres, además de infantería llegada desde Cartagena, tomaron la rebelde base aeronaval de San Javier, ayudando significativamente a que el golpe militar fracasara en la provincia de Murcia²⁰.

Debió ser por entonces, si no antes, cuando los dos mecánicos guineanos ingresaron en el Partido Comunista de España, en el que José Frimán tuvo el carné número 48.876²¹. El nombre de ambos figura, junto a otros muchos compañeros de los talleres de la base de Los Alcázares, en una colecta realizada en septiembre de 1936 entre el personal civil y militar y los afiliados a la Sociedad de Obreros de Aviación del aeródromo a favor de las familias de los milicianos caídos en defensa de la República²². Por entonces la base hervía de actividad en el montaje y mantenimiento de los recién llegados aviones soviéticos: los cazas Polikarpov I-15, “Chatos”, e I-16, “Moscas”, y los bombarderos Tupolev SB-2, “Katiuskas”²³.

En junio de 1937 Frimán se afilió al Socorro Rojo Internacional (la organización humanitaria dependiente de la Internacional Comunista) de Los Alcázares²⁴ y poco después sería trasladado, al igual que Epita, a Cataluña, sirviendo en el aeródromo de El Prat (Barcelona). En octubre de 1938, como mecánico ayudante de primera, fue asimilado a sargento de la Maestranza de Aviación republicana, dentro de la Primera Sección. Subsección B (personal industrial), con un sueldo anual de 4.650 pesetas²⁵. La citada Maestranza, organismo de carácter cívico-militar, que incluía al personal obrero de todas las categorías procedente tanto de la Aviación civil como la naval y la militar, había sido establecida en desarrollo del Decreto nº 119/1937, de 14 de mayo, por el que se

fundaba el Arma de Aviación de la República, y por el propio Decreto nº 7/1938, de 4 de enero, de creación de dicha institución.

Exilio temporal y regreso a España

La caída de Cataluña en poder del ejército franquista, en enero y febrero de 1939, precipitó la huida a Francia de casi 400.000 personas, civiles y militares, en un impresionante éxodo que se conoció como “La Retirada”. Entre ellos figuraban los dos compañeros guineanos, que pasarían por distintos campos de internamiento: Saint-Cyprien, Argelès y Gurs (conocido como el “campo de los aviadores” españoles), recinto al que –si, como pensamos, Frimán continuaba junto a Epita– llegarían a mediados de abril²⁶. Las autoridades francesas presionaban a los refugiados españoles para que se alistaran en la Legión extranjera o volvieran a España. En ese momento crucial, sin esperanzas a corto plazo, los dos amigos tomaron caminos distintos: Epita prefirió quedarse en Francia mientras que Frimán decidió regresar a España, cruzando la frontera en mayo de ese año²⁷. Nunca volverían a encontrarse²⁸.

Todo indica que José –quizás avalado por el comandante Llorente, que había pasado la guerra preso en Madrid al considerársele desafecto a la República– se reincorporó sin mucha dificultad a su empleo de mecánico motorista en Los Alcázares, donde incluso volvió a jugar en el equipo de la base²⁹. En julio de 1940, meses después de crearse el Ejército del Aire, fue trasladado al aeródromo militar de Alcantarilla, donde se acababa de inaugurar la Escuela de Pilotos Nº. 1, y en octubre de 1941 a la nueva Maestranza de Aviación de Albacete, en la base de Los Llanos, donde fueron a parar la mayor parte del personal y material de la de Los Alcázares, que se dice fue “castigada” y desmantelada por su lealtad republicana. Frimán,

(20) Egea Bruno, Pedro María: “La República, Guerra Civil, Franquismo y tiempo presente”, en *Historia de Los Alcázares*, Ediciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2008, vol. 2, pp. 218-219.

(21) CDMH, Sección Político-Social, Antecedentes, Expediente 73512.

(22) José Frimán Mata contribuyó con 9,20 pesetas y José Epita Yoni, con 9,40. *El Liberal* (Murcia), 13/09/1936.

(23) Egea Bruno, op. cit., pp. 261-263.

(24) CDMH, Sección Político-Social, Antecedentes, Expediente 73512.

(25) *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, 28/10/1938.

(26) Entre los aviadores españoles exiliados que pasaron por este campo estaba el alcazareño Miguel Galindo Saura. Galindo Sánchez, Miguel y Galindo Sánchez, Jesús. *El Teniente Galindo: Biografía autorizada de un piloto de la República*, Universo de Letras, Barcelona, 2020.

(27) AHEAE, Personal, 40690.

(28) José Epita regresó a Los Alcázares en el verano de 1969, treinta años después de salir de España, pero para entonces Frimán ya había fallecido.

(29) *Diario Línea* (Murcia), 20/12/1939, p. 4.

que seguía con su mismo empleo de ayudante motorista, se instaló en la pensión Marín, situada en el número 37 de la calle San Agustín³⁰. Poco después, en 1943, residía en la calle Blasco Ibáñez, nº 7³¹.

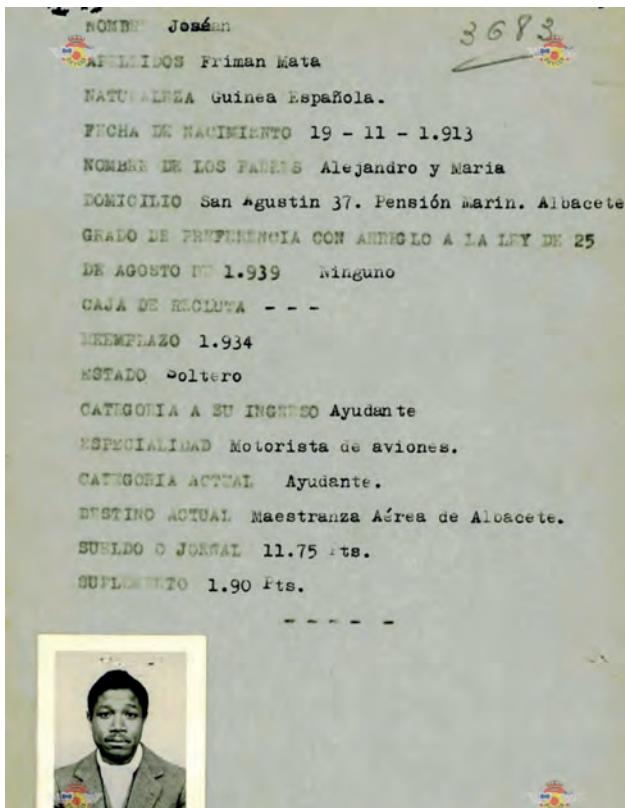


Ilustración 7. Ficha y foto de José Frimán en su expediente personal en la Maestranza de Aviación de Albacete (hacia 1941). AHEAE

En la capital manchega continuó con su afición al fútbol, fichando por el *Albacete Balompié*, donde jugó como interior y extremo, y en el que volvería a dejar prueba de su excelente calidad como uno de sus principales goleadores³² durante el final de la temporada 1941-1942 y el comienzo de la de 1942-1943. En diciembre de 1942 figura aliñado en el *Gimnástica albacetenense*, junto a otros jugadores del Albacete que no jugaban habitualmente³³. Al parecer, por esos años el “morenito” Frimán también participó en algunas veladas de boxeo en la plaza de toros albacetenense³⁴.

(30) AHEAE, Personal, 25750.

(31) Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Caja 5059, carpeta 26.

(32) La primera referencia la encontramos el 3 de mayo de 1942, en que marcó uno de los tres tantos del *Albacete* en su partido contra el equipo del 73 Regimiento. Diario *Albacete*, 06/05/1942, p. 3.

(33) Ibídem, 05/12/1942.

(34) Entre los púgiles más conocidos de comienzos de la década de 1940 se recordaba al “moreno” Frimán. Parreño, Luis: “Boxeo en el Teatro Circo”, en *La Tribuna de Albacete*, 3/12/1996, p. 3.

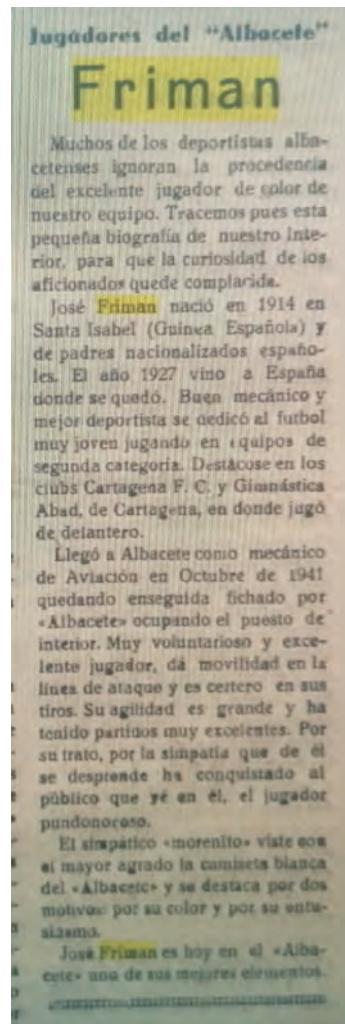


Ilustración 8. Biografía de Frimán, jugador del *Albacete Balompié*, aparecida en el diario *Albacete* (12/05/1942).

Un efímero y traumático paso por la “División Azul”

Y, de nuevo, la vida del guineano dio un sorprendente giro. Quizás para tratar de “limpiar” su antiguo pasado izquierdista, José decidió en marzo de 1943, con casi treinta años, enrolarse en la tercera gran remesa de voluntarios reclutada para servir en la popularmente llamada *División Azul* en contra de la Unión Soviética. Debió de ser uno de los pocos, si no el único, soldado de raza negra en la unidad y, por ende, en el racista ejército alemán (aunque es sabido que existió una “Legión Árabe

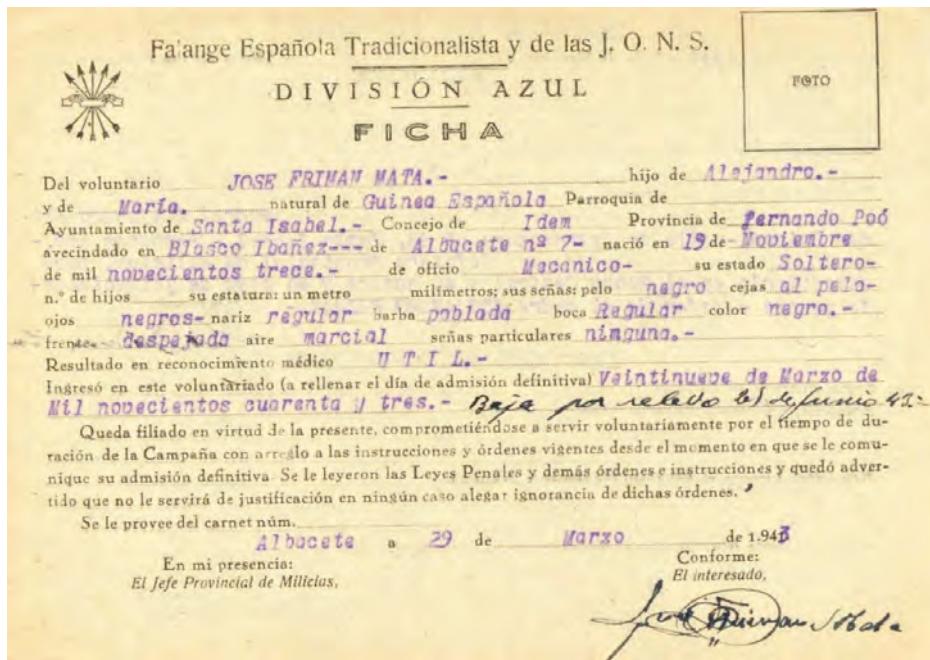


Ilustración 9. Ficha de voluntario en la División Azul (1943). AGMA.

Libre”, compuesta por árabes y norteafricanos que lucharon a favor de Alemania en las campañas de Siria y Grecia³⁵, y que algunas tropas coloniales del gobierno francés de Vichy estuvieron integradas en el *Afrika Korps*, de los que una docena de ellos combatieron después en el frente ruso³⁶). En su ficha de alistamiento, firmada en la sede de Milicias de Falange de Albacete el 29 de marzo de 1943, “olvidó” –o no se le exigió– consignar su actuación durante la pasada Guerra Civil³⁷.

La División Española de Voluntarios, o 250^a División de Infantería de la Wehrmacht, compuesta inicial y mayoritariamente por voluntarios falangistas de clase media, estaba combatiendo desde el verano de 1941 en el infructuoso y brutal cerco de Leningrado (actual San Petersburgo). Tras sufrir numerosas bajas y con el signo de la guerra ya claramente en contra de Alemania, las sucesivas levas de voluntarios no contaron con el empuje inicial, por lo que para cubrir las bajas y los relevos necesarios se recurrió a buscar nuevos efectivos en los cuarteles, incluso recurriendo a la recluta forzosa o como castigo disciplinario³⁸.

Sea como fuere, Frimán formó parte del 23

Batallón de Marcha de la División, que llegó al cuartel general de la unidad en Rusia a mediados de mayo de 1943. Precisamente en esa expedición de relevo se envió a una veintena de soldados sancionados por distintos motivos a combatir en el frente del Este como castigo. Así se quejaba el jefe de Estado Mayor de la División al general segundo jefe de Estado Mayor del Ministerio del Ejército en una carta de 25 de mayo:

“Con el 23 Batallón de Marcha han llegado veintidós soldados con recargos en el servicio por diferentes causas (...) La repetición del hecho me hace escribirte para salir al paso de que pueda cuajar la idea de que esto es un Cuerpo disciplinario. No preciso razonarte nuestra oposición a ello. Nuestros mandos tienen ya bastantes preocupaciones para que se vean aumentadas por la vigilancia especial que estos sujetos precisan y ya sabes que a pesar del intenso trabajo de la Segunda Sección Bis [el servicio de información de la División] nos vemos en algunas ocasiones sorprendidos por hechos desagradables”³⁹.

(35) https://es.wikipedia.org/wiki/Legi%C3%B3n_%C3%81rabe_Libre

(36) Ribera, Anje: “La tropa negra de Hitler”, en *El Correo* (Álava), 31/03/2014, disponible en: <https://www.elcorreo.com/alava/sociedad/201403/31/tropa-negra-hitler-20140331104011.html>

(37) AGMA, Caja 5059, carpeta 26. Designó como beneficiario de sus haberes, en caso de fallecimiento, a su padre Alejandro Frimán Gaizan, con domicilio en la calle Extremadura, nº 28, de Santa Isabel (Malabo).

(38) Rodríguez Jiménez, José Luis: “Ni División Azul, ni División Española de Voluntarios: El personal forzado en el cuerpo expedicionario enviado por Franco a la URSS”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, N° 31, 2009, p. 282.

(39) Rodríguez Jiménez, José Luis: “Propuesta de revisión de la historia oficial de la División Azul. Los temas ocultos”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Extra 2, 2007, p. 326.

Al guineano se le asignó el número de chapa 20.668 y fue adscrito como soldado al Grupo de Automóviles, posiblemente como mecánico. Pero su aventura rusa resultó realmente efímera. Quizás por motivos raciales o por descubrirse su pasado comunista, el 26 de ese mismo mes el jefe del Estado Mayor de la División, el teniente coronel Díaz de Villegas –que un día antes se había quejado al Ministerio de la “mala mercancía” que le estaba llegando entre los nuevos reclutas–, ordenó “que el soldado... José Frimán Mata pase destinado al Batallón de Depósito núm. 250, donde quedará pendiente de repatriación con la primera expedición que se organice”. En efecto, el 2 de junio fue concentrado en dicho batallón, el 5 dado de baja en la División y el 9 repatriado, “acompañando a la expedición de indeseables de esa fecha”⁴⁰. El 19 de ese mes, junto al resto del contingente, Frimán llegaba a San Sebastián tras atravesar la frontera española por Hendaya, siendo pasaportado por el Gobierno Militar de Guipúzcoa con destino a la base de Albacete. Finalmente, el grueso de la División Azul era repatriado a España de forma discreta en octubre de ese mismo año.

Regreso a Albacete y nuevo destino en San Javier

De nuevo en la capital albacetense, Frimán continuó trabajando en los talleres de la base aérea de Los Llanos y mantuvo su apego al fútbol, ahora en equipos de menor categoría, como el recién creado *La Peña Montañesa*, de la Obra Sindical de Educación y Descanso de Falange –que jugaba en el campeonato regional de segunda categoría⁴¹– o el de la propia Maestranza aérea, con el que en 1947 ascendió a primera regional⁴².

Pero en el año 1950 fue destinado a los talleres móviles de la base de San Javier, que había recibido un nuevo impulso en 1943 al establecerse allí la Academia General del Aire (AGA). Sabemos que a mediados de la década de los cincuenta residía en la calle San José, nº 24, de Santiago de La Ribera, realquilado en casa de Josefa Escudero Fernández –una viuda de 78 años–, en el barrio colindante con la Academia, habitado mayoritariamente por familias de militares y trabajadores de la base⁴³.

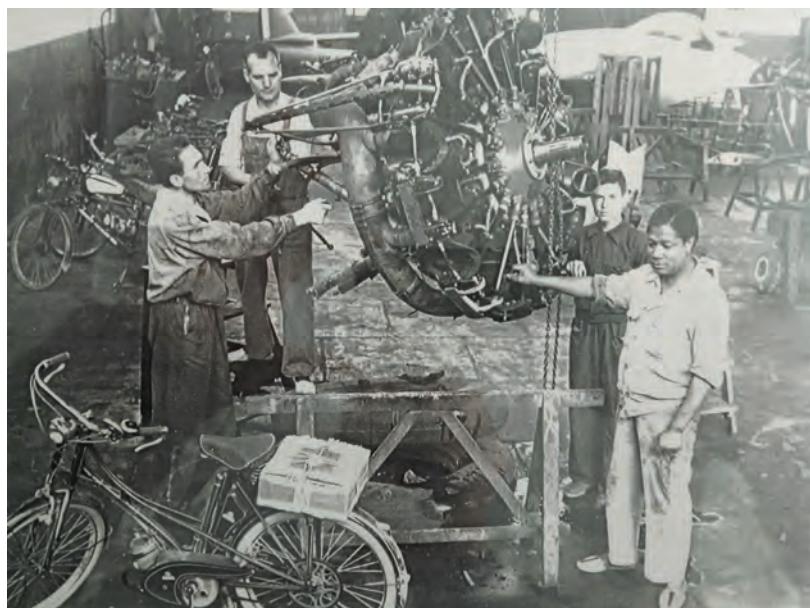


Ilustración 10. José Frimán y otros compañeros manejando un motor de avión en los talleres de San Javier (década 1950). Gentileza de Antonio J. Zapata.

(40) AGMA, Caja 4637, carpeta 23. Hubo un estrecho control de estos “indeseables” dentro de la propia División, colectivo entre los que se catalogaba a “aquellos soldados y suboficiales que, según el servicio de información, encubren tendencias perniciosas, políticas, sociales o sexuales”. Rodríguez Jiménez, José Luis: “Ni División Azul...”, op. cit., p. 285.

(41) Diario Albacete, 23/11/1944.

(42) Ibídem, 30/07/1946 y Pueblo (Madrid), 06/09/1947.

(43) En el censo electoral de 1955 año aparece, por una errata, como: “Fame (sic) Mata, José”, varón, 43 años, soltero, domicilio en S. José, nº 34, con el empleo de “ajustador” y se indicaba que sabía leer y escribir. *Censo electoral de la provincia de Murcia (1955)*, municipio de San Javier, Distrito 1º, Sección 3ª, nº 223. AGRM,DIP,7955.



Ilustración 11. Interior de unos de los talleres de la base de San Javier, con aviones de entrenamiento North-American T-6 (década 1960). Gentileza de Luis Lluch.

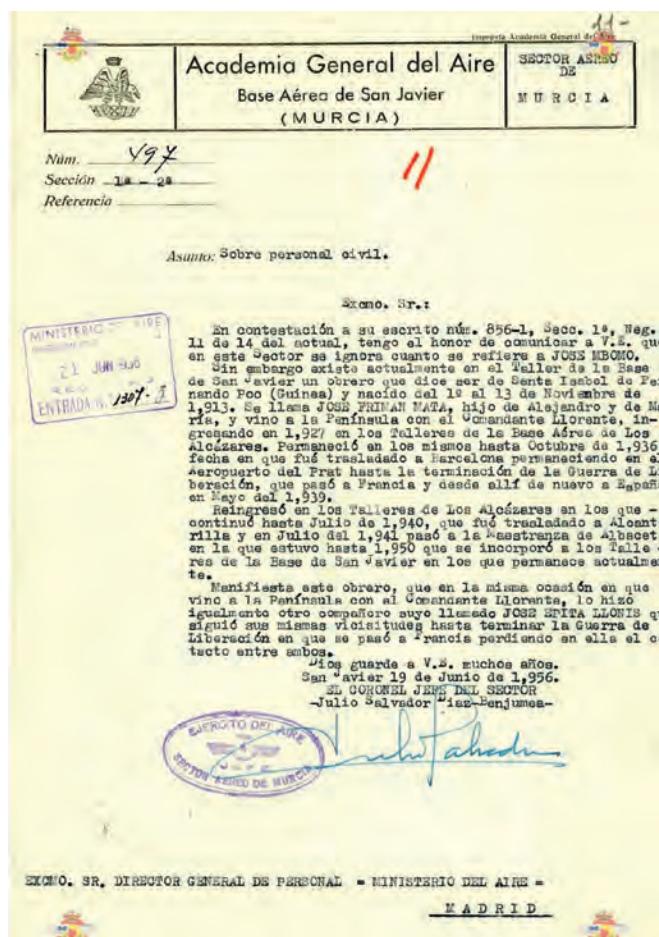


Ilustración 12. Datos biográficos de José Frimán recopilados por el Coronel-Jefe del Sector Aéreo de Murcia y director de la AGA (San Javier, 19/06/1956). AHEAE

Y en ese contexto, un nuevo sobresalto sacudió su azarosa y, cada vez más, solitaria vida. En febrero de 1955 la Delegación Nacional de Servicios Documentales, organismo franquista encargado

de rastrear el pasado de los republicanos entre los documentos requisados durante la guerra (cuyos fondos darían lugar al actual Centro Documental de la Memoria Histórica, en Salamanca) co-

municó los antecedentes comunistas de Frimán al siniestro Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo⁴⁴, que en septiembre de ese año le incoó el sumario nº 340-C-55. Desafortunadamente no se conserva este proceso, solo una ficha resumen⁴⁵, por lo que se desconoce el resultado del mismo, pero lo rápido que se dio por cerrado (enero de 1956) indicaría que posiblemente Frimán pudo salir indemne, aunque el miedo y la inquietud volverían a ron-
darle de nuevo.

Últimos años: soledad y triste final

Según el censo de 1962, José residía por entonces en la propia AGA⁴⁶, aunque según testimonios de quienes lo conocieron era más habitual por entonces su presencia en Los Alcázares, localidad donde había tenido su primer hogar cuando llegó a España y en el que conservaba más amistades. Sin embargo, el popular y simpático “Pepito

el Negro”, que a diferencia de Epita permaneció soltero toda su vida, entró en la espiral de la beber y pasó a convertirse en una especie de “juguete roto” local, objeto de comentarios jocosos de chicos y grandes. Es posible que su adicción al alcohol le costara el puesto de trabajo. A pesar de que sus amigos y antiguos compañeros de la época del fútbol, como Ginés Meroño, procuraban recogerlo y llevarlo a su casa para adecantarla y darle de comer, a comienzos de la década de los sesenta era habitual verlo por Los Alcázares, casi a diario, trasegando “desde la bodega de los Peones a la de Paco”⁴⁷.

Finalmente, con apenas cincuenta años recién cumplidos, falleció el 6 de marzo de 1964⁴⁸. Al parecer sus compañeros del taller móvil de San Javier realizaron una colecta para pagar su entierro y un oficial, o la propia Academia, cedió uno de los nichos del panteón militar que la AGA tiene en el cementerio de San Javier⁴⁹, donde actualmente reposan los restos de aquel joven guineano que soñó con venir a España.



Ilustración 13. Vista general del recinto y panteón de la AGA en el cementerio de San Javier. Se aprecia, a la derecha de la cruz y exento, el nicho de Frimán. Gentileza de Tomás Gallego y de Luis Lluch

(44) CDMH, Sección Político-Social, Antecedentes, Expediente 73512.

(45) Ibídem, Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, Fichero 76, ficha 2605722.

(46) *Censo electoral de la provincia de Murcia (1962)*. Listas definitivas, San Javier, Distrito 1º. Sección 4ª. Hoja 10. N.º 3. Friman Motos (sic), José. 49 años, soltero. Domicilio: Academia General del Aire. Profesión: Militar. Sabe leer y escribir. AGRM, DIP, 7735/4.

(47) Testimonio de Jesús Galindo Sánchez, a quien agradezco enormemente la información y las fotografías aportadas a esta investigación. Agradecimiento que quiero hacer extensivo a Antonio J. Zapata, Paquita Meroño, Luis Lluch, Tomás Gallego, Carmen María Alcaraz, Pedro García y Juan Antonio Garre.

(48) A pesar de nuestros esfuerzos, ha sido imposible localizar su acta de defunción en los Registros Civiles de San Javier y de Torre-Pacheco.

(49) Como curiosidad, destacar que en su lápida aparece su nombre escrito de este modo: “José María Freiman Mata”.



Ilustración 14. Lápida de José Frimán en el panteón de la AGA. Cementerio de San Javier. Gentileza de Tomás Gallego y de Luis Lluch

Bibliografía

- Castillo Fernández, Javier: “José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española”, en *La Verdad* (Murcia), suplemento cultural *Ababol*, 15/03/2025.
- Constenla, Tereixa: “José Epita Mbomo, el electricista que saboteó a los nazis y salvó a sus amigos”, en *El País* (Madrid), 21/02/2021.
- Egea Bruno, Pedro María: “La República, Guerra Civil, Franquismo y tiempo presente”, en *Historia de Los Alcázares*, Ediciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2008, vol. 2, pp. 115-397.
- Galindo Sánchez, Miguel y Galindo Sánchez, Jesús. *El Teniente Galindo: Biografía autorizada de un piloto de la República*, Universo de Letras, Barcelona, 2020.
- Parreño, Luis: “Boxeo en el Teatro Circo”, en *La Tribuna de Albacete*, 3/12/1996.
- Ribera, Anje: “La tropa negra de Hitler”, en *El Correo* (Álava), 31/03/2014.
- Rodríguez Jiménez, José Luis: “Propuesta de revisión de la historia oficial de la División Azul. Los temas ocultos”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Extra 2, 2007, pp. 321-332.

Rodríguez Jiménez, José Luis: “Ni División Azul, ni División Española de Voluntarios: El personal forzado en el cuerpo expedicionario enviado por Franco a la URSS”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Nº 31, 2009, pp. 265-296.

Sempere Doménech, Marcelino: “La aviación militar como elemento propagandístico en la dictadura de Primo de Rivera”, en *Nuevas miradas sobre la dictadura de Primo de Rivera en su centenario: Actas del VIII Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo* / coord. por Carlos Navajas Zubeldia, Guillermo María Muñoz, Universidad de la Rioja, Logroño, 2025, pp. 333-351.

Fuentes documentales

- Archivo General Militar de Ávila (AGMA)
- Archivo General de la Región de Murcia (AGRM)
- Archivo Histórico del Ejército del Aire y del Espacio (AHEAE)
- Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH)

Marcelino Sempere Doménech¹

Historia de la base aérea de San Javier, la principal unidad del Ejército del Aire y del espacio en Murcia

Resumen: La Base Aérea de San Javier es la principal unidad del Ejército del Aire y del Espacio en la Región de Murcia. Su fundación se remonta a 1920 por iniciativa de la Aeronáutica Naval, pero su actividad aérea comenzó en 1931. Tuvo un importante papel durante la Guerra Civil como escuela de vuelo, pasando al Ejército del Aire tras el conflicto, albergando la cabecera del Grupo de Escuelas de Levante. En 1943 se fundó la Academia General del Aire y desde entonces está funcionando esta unidad en San Javier. Durante 52 años compartió sus instalaciones con el aeropuerto civil. La presencia de la academia ha sido y es muy importante en el desarrollo económico y social de la comarca del Mar Menor

Palabras clave: Academia, aviación, aeropuerto, enseñanza, historia, Murcia.

Abstract: San Javier Air Base is the main Air Force and Space unit in the Region of Murcia. Its founding dates back to 1920 at the initiative of the Naval Aviation, but its air operations began in 1931. It played a significant role during the Spanish Civil War as a flight school, passing to the Air Force after the conflict and housing the headquarters of the Levante Group of Schools. In 1943, the General Air Academy was founded, and this unit has been operating in San Javier ever since. For 52 years, it shared its facilities with the civilian airport. The academy's presence has been, and continues to be, very important for the economic and social development of the Mar Menor district.

Keywords: Academy, aviation, airport, education, history, Murcia.

Introducción

La región de Murcia es una de las zonas con mayor y más antigua presencia aeronáutica de España, pues ya en 1915 fue elegido el Mar menor como el mejor emplazamiento para una base de hidroaviones, desde entonces la actividad aeronáutica en Murcia no ha cesado, convirtiendo a la región en el principal polo de enseñanza aeronáutico militar de España.

Además, la presencia de la aviación ha contribuido decisivamente al desarrollo comarcal², especialmente en la localidad de San Javier, además de contribuir al conocimiento y prestigio de la Región de Murcia, sobre todo por dos factores el elevado número de alumnos que pasan por la Academia General del Aire (AGA) y el trabajo desempeñado por la Patrulla Águila a lo largo de

los últimos 40 años. También hemos de considerar, que el primer aeropuerto comercial de Murcia pudo funcionar durante 52 gracias a la AGA.

Vamos a ver el desarrollo histórico de la Base Aérea de San Javier desde su fundación en 1920 hasta el día de hoy, dividiendo su evolución en cuatro grandes fases.

Primera fase: de la fundación a la guerra civil

El origen de la Base Aérea de San Javier se debe a la Aeronáutica Naval, que fue creada en septiembre de 1917 y desde un primer momento buscó el lugar idóneo para establecer su base principal, eligiendo la localidad de Santiago de la Ribera, por su proximidad a la escuela de hidroaviones de Los Alcázares, fundada en diciembre de 1915,

(1) Miembro de Número del Servicio de Historia y Cultura Aeronáuticas. Profesor del Instituto Universitario Gutiérrez Mellado (UNED) y de la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA). marsemdoch@yahoo.es

(2) BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: *Santiago de la Ribera era una aldea cuando la Aviación Militar amerizó en el Mar Menor. Influencia de la Academia General del Aire en el Municipio de San Javier*, San Javier, edición del autor, 2007. pp. 112-204.

así como del Arsenal de Cartagena, aunque su primera instalación se ubicó provisionalmente entre la ciudad de Barcelona y el aeródromo del Prat de Llobregat³.

El lugar elegido fue la zona de Punta Galindo, en terrenos propiedad de la familia Barnuevo. Por una Real Orden de Presidencia del Consejo de Ministros, de fecha 27 de noviembre de 1920⁴, se acuerda la expropiación forzosa de los terrenos, que estaban separados de la población de Santiago de la Ribera por una rambla. Pero las obras no comenzaron hasta 1926, cuando por medio del Real Decreto de 8 de julio, se dispondrá del necesario presupuesto, dentro del plan de expansión de la Aeronáutica Naval⁵. En un primer momento la base se citará como estación aeronaval de Cartagena, y luego como Base Aeronaval del Mar Menor. La Junta Técnica de la Aeronáutica Naval en su memoria del 29 de enero de 1927, cita a la Base Aeronaval del Mar Menor como futura escuela de dirigibles y con una dotación de material volante de 67 aparatos, 2 dirigibles y globos. En cuanto a las infraestructuras previstas estas constarían de: 9 hangares, un cobertizo para el dirigible, otro para globos, un puerto totalmente equipado, una fábrica de gas, y todo tipo de instalaciones auxiliares⁶, lo que convertiría a esta base en la más importante de la Aeronáutica Naval. Además, en este plan se preveía el abandono del Aeródromo del Prat de Llobregat en favor de San Javier.

Este ambicioso plan de obras se recibió muy favorablemente en la comarca, ya que remediaría la situación de los agricultores afectados por la sequía, al darles trabajo⁷. En 1927 se ampliaron los terrenos y a partir de 1928 comenzaron los trabajos para preparar el campo. Para ello fue necesario alquilar en la localidad los alojamientos necesarios, lo que tuvo un gran impacto en la población, siendo la carencia de viviendas un grave problema, dado el pequeño tamaño de Santiago de la Ribera, situación que no se remedió hasta los años 50.

En enero de 1929 se aprobó el anteproyecto de la base aeronaval y el 24 de enero tomó pose-

sión su primer jefe: el capitán de corbeta Ramos Izquierdo. Este proyecto va a marcar el futuro desarrollo de la base, y su excelencia queda demostrada por el hecho de permitir las sucesivas ampliaciones, y que no haya sido necesario reformar el plan urbanístico inicial, perviviendo actualmente la mayoría de los edificios construidos por la Armada.

En febrero de 1930 se dispuso el cambio de nombre de la base, pasando a denominarse Base Aeronaval de San Javier⁸, y en marzo se dispuso que la sección de aerostación pasase a San Javier. Para ello se trasladó el hangar de dirigible, existente en el Prat, este edificio fue uno de los elementos distintivos de la base, siendo desmontado en 1945 con el inicio de la actividad aérea de la AGA.

Entre las obras efectuadas destaca en 1930 la electrificación de la base, que se amplió a los edificios del pueblo utilizados por la Armada. Otro aspecto crítico era el suministro de agua, principal problema de la localidad, por lo que para paliarlo se construyeron depuradoras y se excavaron pozos artesianos. Otra infraestructura importante era el puerto, imprescindible para los hidroaviones. Para ello, hubo que dragar toda la superficie de este, debiendo trasladarse el tren de dragado (fabricado exprofeso) a través de un canal excavado en la Manga.

Los edificios más voluminosos fueron los hangares, de los 10 previstos al final solo se construyeron 5 que todavía están en uso tras varias rehabilitaciones. Hay que destacar que la AGA, en toda su historia, solo ha construido un hangar más y manteniendo un plano similar a los anteriores.

En 1931 se instaló, en el nuevo aeródromo, una escuadrilla de aviones "Martinsyde" y varios aparatos "Avro", que se unieron a la sección de aerostación⁹. Podemos decir que es en este momento cuando comienza la actividad aérea en la Base Aeronaval de San Javier. Por su parte en 1932 comenzó a funcionar como centro de enseñanza, instalándose la Escuela de Aprendices de Aeronáutica. Esto provocó un gran aumento de

(3) MARTÍN DE LA ESCALERA, R.: "Nacimiento, desarrollo, esplendor y desaparición de la Aeronáutica Naval (1917-1939)", *Revista General de Marina*, 271, p. 219.

(4) *Gaceta* número 337 de 02-12-1920

(5) GUERRERO FLORES, F.A.; O'DONNELL TORROBA, C.; RODRÍGUEZ SOSA, V.: *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval Española desde 1917*, Madrid, Agualarga Editores, 2004, pp. 46-47.

(6) GUARDIA DEL POBIL, R de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*, Madrid, EADS/CASA y AISA (reedición), 2002, pp. 337-340.

(7) BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., p. 44.

(8) Diario Oficial del Ministerio de Marina, 05 de febrero de 1930.

(9) Ibídem, p. 765.

plantilla, que superó las 300 personas, motivando el crecimiento de la localidad¹⁰.



Imagen 1: Ficha de la Base Aeronaval de San Javier del Atlas de aeródromos de 1934.

A medida que avanzaba la construcción se fueron recibiendo aviones, así en noviembre de 1932 llegó una escuadrilla de hidroaviones Dornier Wal y otra de Savoia-62, y en mayo de 1933 cinco aviones de reconocimiento Hispano Suiza E-30. La Base Aeronaval fue tomando forma a pesar de las restricciones presupuestarias, figurando en la primera edición del *Atlas de Aeródromos* de 1934 como “en construcción”. Durante el año 1933 en San Javier se volaron un total de 1.459:56 horas, realizadas por una flota de 24 aparatos operativos¹¹, una cifra notable dadas las circunstancias.

El 27 de febrero de 1934 se vivió un momento histórico, al llevar a cabo Juan de la Cierva una demostración de su autogiro, que fue presidida por el Ministro de Marina, con un éxito rotundo. Estaba previsto que aprovechase el vuelo para tomar en la cubierta del porta-hidroaviones Dédalo en Cartagena, pero las condiciones climáticas lo impidieron, llevándose a cabo finalmente en el puerto de Valencia. Fruto de esta experiencia la Armada decidió adquirir dos autogiros del modelo C-30, el más avanzado de los desarrollados por el inventor¹², que se destinaron a San Javier.



Imagen 2: Autogiro La Cierva en San Javier, fuente SHYCEA.

Finalmente, en 1935 se consiguió la habilitación definitiva de la Base Aeronaval de San Javier, comenzando un periodo de actividad y esplendor, que se vio truncado por el estallido de la guerra civil. En este momento la base estaba dotada con escuadrillas aeronavales de bombardeo, recono-

cimiento, combate, torpederos, enseñanza, fotografía y enlace, con un total de 71 aparatos, más otros tres destacados en Getafe.

El 15 de febrero de 1936 fue nombrado nuevo jefe de la base el Capitán de Corbeta Rocha. Durante los primeros meses de 1936 la unidad

(10) BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., pp. 46-51.

(11) Ibídem, pp. 907-908.

(12) Ibídem, pp.857-863.

recibió diversas visitas, siendo considerada como un “modelo de establecimiento militar por su organización, orden y eficiencia”¹³. En vísperas de la guerra civil era por tanto la Base Aeronaval de San Javier una unidad importante, no solo para la Armada, sino para el conjunto de las fuerzas armadas del momento.



Imagen 3: Base Aeronaval de San Javier en 1935. Fuente AGA.

Segunda fase: la Guerra Civil

La importante presencia de aviación militar en la comarca del Mar Menor, la convirtió en un escenario importante durante la sublevación del 18 de julio de 1936. El desarrollo de los acontecimientos estuvo determinado por la diferente actitud de las dos unidades aéreas, así mientras la Aviación Militar en Los Alcázares permaneció fiel a la República, los oficiales de la Aeronáutica Naval se sublevaron mayoritariamente.

El control de la Base Aeronaval de San Javier era crítico, al ser la principal unidad aérea de la Armada, pero los conspiradores centraron su interés en atraer a los oficiales, obviando a la marinería y cuerpos subalternos, quienes finalmente harían fracasar la sublevación en la unidad. Los oficiales querían rebelarse el 17 de julio, pero retrasaron su decisión hasta que llegara el bando de guerra desde la capitánía de Valencia. El Ministro de Marina envió el 18 de julio al Contralmirante Fontela y al Capitán de Fragata Navarro a San Javier para sofocar la rebelión, pero fueron detenidos, sumándose el contralmirante a los al-

zados. Estos ante la falta de noticias sobre el éxito de la rebelión, decidieron enviar un hidroavión a Valencia para informarse, pero regresó el día 19 sin noticias concretas. Mientras tanto en San Javier los acontecimientos tuvieron un giro inesperado. Los sublevados llevaron al Capitán de Fragata Navarro al Arsenal de Cartagena donde fue liberado y colaboró para sofocar la rebelión. Por la noche, el Auxiliar de 3^a Carcellés junto a varios marineros, salieron de la Base Aeronaval y se dirigieron al Aeródromo de Los Alcázares, donde se unieron a las tropas fieles al gobierno, previamente el auxiliar Allende había retirado los percutores de todas las ametralladoras de la Base Aeronaval.

La mañana del 19 de julio una columna de Los Alcázares marchó a San Javier, donde los sublevados opondrán una breve resistencia, al no poder utilizar las ametralladoras. Además, la marinería y clases se sumó a la columna de Los Alcázares, que era mandada por el Capitán Melendreras. Una vez sofocada la rebelión, se hizo cargo de la base el citado capitán, que fue sustituido en septiembre por el Auxiliar Carcellés. Finalmente, cuando se crearon las escuelas de Levante, fue dirigida por el comandante Gómez Spencer, y se situó la jefatura en San Javier. Al mismo tiempo, la base aeronaval cambió su nombre por el de “Base Aérea 18 de julio” aunque era más conocida como escuela de La Ribera. Estos hechos provocaron que la Base Aeronaval fuese controlada por la Aviación Militar, y tras la creación del Ministerio de Marina y Aire el 4 de septiembre de 1936, y del Arma de Aviación, el 16 de mayo de 1937¹⁴, en la cual se integraron las aviaciones militar y naval, se desvinculó definitivamente de la Armada.

Para poder afrontar las necesidades bélicas era preciso formar a numerosos pilotos, tripulantes y personal técnico, para lo cual eran idóneas las bases murcianas, ya que estaban en retaguardia y disponían de los medios y experiencia necesarias, así como de una notable flota de aviones, por lo que se convirtieron en el núcleo principal de enseñanza aeronáutica republicana¹⁵. El primer curso de pilotos en San Javier fue convocado a primeros de septiembre, manteniendo Los Alcázares sus funciones como centro de formación y parque técnico, a la vez que realizaba la selección de aspirantes a piloto. También se habilitó una

(13) Ibídem, p. 997.

(14) Gaceta de la República nº 136, 16-05-1937, p. 719.

(15) SALAS LARRAZABAL, J.: *Guerra Aérea 1936-1939. Tomo I La batalla aérea por Madrid*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1998, p. 85.

escuela de pilotos en el monasterio de Los Jerónimos en Murcia¹⁶. Además, la mayor parte del material soviético, que comenzó a recibirse en octubre de 1936, entraba por el puerto de Cartagena y se montaba en Los Alcázares. Por ello, en 1937 se construyó un ramal de ferrocarril desde Torre Pacheco a esta localidad y La Ribera¹⁷.

Además, la aviación en Murcia también actuó en apoyo del gobierno en diferentes frentes y posteriormente en la defensa aérea y contra el bloqueo aeronaval. El tandem San Javier-Los Alcázares pronto se amplió a una densa red de campos de aviación en todo el Levante, trasladándose a los mismos todas las escuelas de la aviación republicana. Constituyéndose Los Alcázares en la cabecera de la Segunda Región Aérea de las Fuerzas Aéreas de la República.

Inicialmente la escuela de vuelo y combate de Alcalá de Henares se estableció en La Ribera, desglosándose en las escuelas Elemental, de Transformación y de Caza. Luego en enero de 1937, la escuela elemental se trasladará a Alcantarilla y El Palmar, logrando formar hasta marzo de 1937 unos 200 pilotos¹⁸. Esto provocó un aumento de la flota aérea en La Ribera, a la vez que los aviones de combate se desplazaron a los frentes de batalla. Los nuevos aparatos de enseñanza eran de diversas procedencias, fruto de los esfuerzos de la República por conseguir material bélico, lo que provocó que se dotara de una numerosa y heterogénea flota, la cual compartió con los 10 aeródromos que conformaban el complejo de escuelas de Murcia¹⁹.



Imagen 4: Avión Avro 504 de enseñanza piloto Augusto Lecha. Fuente Victoria Tarrida Lecha vía Creative Commons.

Estudiar esta flota aérea es complejo, pues faltan documentos y la bibliografía no es unánime en las cifras, encontrándonos con aviones de origen británico, francés, holandés, español, norteamericano, alemán e italiano. Además, hay que tener en cuenta los aviones de combate basados en Murcia y que no formaron parte de la escuela de La Ribera, como los cazas Polikarpov I-16 Mosca, Polikarpov I-15 Chato o Grumman Delfín, así

como diversos bombarderos y aviones de asalto. En total por las escuelas de Levante pasaron entre 375 a 400 aviones, aunque no simultáneamente, mientras que por otro lado se incorporaban aviones que perdían valor bélico. Por otro lado, el grado de atrición de la flota era alto, tanto por los frecuentes accidentes, como por el deterioro debido al uso intensivo.

El papel de las escuelas murcianas fue muy im-

(16) CALVO JUNG, C.: *Los últimos aviadores de la República. La cuarta expedición a Kirovabad*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010, p. 113.

(17) ESTEVE GARCÍA, J.P.: "El ramal militar de Santiago de la Ribera", *Revista de historia ferroviaria*, 8, 2007, pp. 141-168.

(18) SALAS LARRAZABAL, J.: op.cit, p.247.

(19) GARCÍA GARCÍA, A.: "Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la aviación", *Aeroplano*, 24, 2006, pp. 4-13.

portante, aunque quedó oscurecido por la escuela soviética de Kirovabad que formó más de 800 pilotos frente a los 400 de éstas. No obstante, en todos los testimonios de los antiguos alumnos se destacará la disciplina, orden y seriedad de la escuela de La Ribera, que era junto a Los Alcázares el referente de las Fuerzas Aéreas de la República.

Al ser La Ribera una instalación importante, era susceptible de sufrir ataques aéreos, por ello se construyeron refugios en la base y la población anexa. Desde el inicio de las hostilidades, eran frecuentes los bombardeos sobre Cartagena, pero La Ribera no sufrió su primer bombardeo hasta el 20 de septiembre de 1938. Este hecho tuvo una enorme repercusión, pues provocó que en menos de un mes las escuelas se dispersaran por los campos del valle del Guadalentín hasta el final de la guerra. En octubre de 1938, la base sufrió 3 bombardeos, otro el 2 de noviembre y el último el 7 de marzo de 1939, todos ellos llevados a cabo por los hidroaviones alemanes Heinkel 59 Zapatones de la Legión Cóndor ubicados en Mallorca. Esta media docena de bombardeos no provocó grandes daños, salvo la destrucción del hangar nº 2 con todos los aviones que contenía, principalmente aviones en mantenimiento. Pero lo destacable y extraño, es que la mayoría de las acciones se encaminaban a destruir el hangar del dirigible, que, a pesar de ser el edificio más significativo por su tamaño, carecía de todo valor militar²⁰.

Tercera fase: la llegada del Ejército del Aire

Tras la guerra la Base Aérea de San Javier continúo creciendo, mientras que el Aeródromo de Los Alcázares fue asumiendo un papel secundario. Este proceso se explica por la mayor idoneidad de las instalaciones de San Javier, mientras que Los Alcázares tenía un campo de vuelo pequeño y sin capacidad de crecimiento. Se ha señalado también que el declive de Los Alcázares fue debido a su significación política durante la guerra.

La creación del Ministerio del Aire en agosto de 1939, en el cual se integraron todas las fuerzas aéreas, supuso el fin definitivo de la Aeronáutica Naval. Posteriormente el 7 de octubre se creará el Ejército del Aire, que se nutrió en parte del personal procedente de la aviación militar, pero necesitaba cubrir las nuevas plantillas, dándose la paradoja de que había más aviones que pilotos tras la desmovilización.

El Ejército del Aire mantuvo la infraestructura de enseñanza aeronáutica de Murcia, abandonando los campos del interior y concentrando el esfuerzo en dos núcleos: el principal formado por las bases de Los Alcázares y San Javier, auxiliados por los campos de El Carmolí, La Aparecida y Lo Monte, y un segundo núcleo formado por los aeródromos de Alcantarilla y El Palmar. Para cubrir las necesidades de pilotos se convocaron, en septiembre de 1939, 400 plazas de pilotos de complemento que se formarían en la Escuela Pre-militar Aérea, que se ubicó en San Javier y 500 plazas de teniente profesional a cubrir por los provisionales, situándose la Academia de Oficiales en León. El 12 de enero de 1942 se convocaron otras 300 plazas para la Premilitar. Al final, en dos años se consiguió formar a unos 300 pilotos, cifra que aumentaría en los años posteriores, aunque la mayoría de los pilotos de complemento y provisionales se incorporaron a la escala activa a través de la academia de León.

Para la formación de pilotos se disponía de la Academia de Oficiales de León, de los campos murcianos que se agruparon en el Grupo de Escuelas de Levante y en el Grupo de Escuelas del Sur (Andalucía), situándose la cabecera del grupo de Levante en San Javier²¹. Esto supuso un nuevo impulso para San Javier, al incorporar un importante contingente de personal militar profesional. Uno de los aspectos más destacables fue la creación de una unidad de música en febrero de 1940, la cual, desde entonces hasta hoy, tiene un notable protagonismo en la vida social y cultural del municipio.²²

(20) PUCHOL FRANCO, M.S.: "Ataques a las bases del Mar Menor (1937-1939)", *Revista Española de Historia Militar*, 58, 2005, pp. 155-160.

(21) SEMPERE DOMÉNECH, M.: *El Ejército del Aire Español (1939-1989)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017, PP. 208-10.

(22) FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R.: *La Aviación Española su Música y sus Músicos*, Madrid, Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, 2004, pp. 37-38.



Imagen 5: Unidad música Grupo Escuelas de Levante. Fuente AGA.

En consonancia a la creación del grupo de escuelas se renovó la flota aérea de San Javier, recuperando material aéreo republicano, así como incorporando material procedente de la aviación nacionalista, como los aviones Bücker Bü-131 Jungman, Heinkel H-45 "Pavo", Heinkel H-46 "Pava", Gotha Go-145, Romeo Ro-41, Caproni Ca-310, y Savoia SM-81. Por lo que estamos ante una flota heterogénea y a veces anticuada, además de sufrir graves problemas por la escasez de combustible y repuestos²³.

Para mantener esa flota aérea y consolidar la estructura docente se incorporó numeroso personal profesional. Muchos de los nuevos profesores de vuelo apenas tenían experiencia como pilotos, lo que se tradujo en una formación deficiente, a lo que se unieron las carencias del material provocando una alta tasa de accidentes. La falta de experiencia de parte del profesorado ha quedado reflejada en los testimonios de los antiguos alumnos, tanto de la Premilitar como de la AGA²⁴. Así el piloto de pruebas Fernando de Juan Valiente, que se formó como piloto en 1941, afirmará: "nos soltaron con una instrucción muy precaria e incompleta y a ello hay que atribuir bastantes accidentes. No había teórica, sino un sencillo *vis a vis*, y en esas condiciones el piloto se iba al aire con una falta de conocimientos que debía suplir con la ayuda de la providencia."²⁵.

A pesar de estos problemas San Javier se consolidó como escuela de vuelo, lo que unido a sus

buenas instalaciones y climatología, motivaron que fuera elegida en 1943 como sede de la futura Academia General del Aire.

Cuarta fase, creación de la Academia General del Aire.

Esta larga fase de 82 años nos obliga subdividirla atendiendo a la evolución de la AGA en varios periodos: de la creación hasta los años 60, desde esta década hasta el fin del régimen franquista, desde la transición a la Ley 17/1989, desde esta ley a la Ley 39/2007 y la creación del Centro Universitario de la Defensa (CUD) y desde entonces al tiempo presente.

Primer periodo de la AGA: de la creación a la década de los 60

Por medio de un Decreto de fecha 28 de julio de 1943, se creó la AGA, siendo ministro del Aire el general Juan Vigón Suerodíaz. En la exposición de motivos de la norma se afirmaba que la transformación de los oficiales provisionales estaba "Próxima a su término", por tanto, la AGA es necesaria "para normalizar el reclutamiento de la futura oficialidad de este Ejército", lo que suponía la consolidación del nuevo ejército. Aunque la primera promoción no ingresó hasta el 15 de septiembre de 1945. Mientras tanto hubo que preparar las instalaciones, ampliando los aularios y los alojamientos, aun así, los primeros alumnos

(23) SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., PP. 257-261.

(24) Testimonios recogidos en <http://www.75aniversarioaga.es/academia/seralumno/>

(25) PÉREZ SAN EMETERIO, C.: «Fernando de Juan Valiente habla para la historia», *Aeroplano*, 2, 1984, p. 122.

durante un tiempo no dispusieron de agua corriente²⁶.

Desde el primer momento la AGA será reconocida como la principal unidad del Ejército del Aire, por ello será dotada de enseña nacional en la modalidad de estandarte, el cual se sufragó por medio de una suscripción entre todos los oficiales del Aire y entregado el 19 de diciembre de 1945. Lo curioso, es que este estandarte fue sustituido por otro igual el 10 de diciembre de 1961, el cual fue donado por la ciudad de Murcia, siendo madrina de la entrega la esposa del alcalde de esa ciudad²⁷.

La AGA no solo era la principal unidad de enseñanza del Ejército del Aire, ya que formaba a la mayoría de los oficiales, sino que además era la principal escuela de vuelo. Su creación implicó la regulación de la enseñanza superior militar, aunque los alumnos del Arma de Tropas de Aviación y Cuerpo de Intendencia finalizaban su formación en Los Alcázares, donde se ubicaron las academias respectivas de estas armas. En 1949 se extinguieron las academias de León y la de Intendencia en Los Alcázares, y en 1950 la de Tropas, año a partir del cual se realizará, con salvedades, toda la formación en San Javier.

Un aspecto importante de la formación consiste en que aquellos alumnos que no superan el curso para ser piloto, pasan a la Escala de Tropas o al Cuerpo de Intendencia, existiendo convocatorias separadas para cada Arma y el Cuerpo de Inten-

dencia. Para los demás cuerpos del Ejército del Aire: Ingenieros, Sanidad, Jurídico, Intervención y Farmacia, que serán conocidos como Cuerpos Especiales, las convocatorias no serán continuas, aunque todos los aspirantes realizaban un periodo común en la AGA entre 1945 y 1952, a partir de este año realizaran su formación básica militar en el Aeródromo de Villafría (Burgos), junto a los aspirantes de la Milicia Aérea Universitaria, regresando a la AGA en 1971. Posteriormente también se formarán los miembros del Cuerpo de Música y recibirán cursos de adaptación los sacerdotes aspirantes al Cuerpo Eclesiástico del Aire. Este colectivo de alumnos, que no formaban parte del Arma de Aviación, eran conocidos popularmente como "aspirinos" por los alumnos del Cuerpo de Sanidad. Aunque no se unificará toda la formación de oficiales en la AGA hasta la promulgación de la Ley 17/1989.

La enseñanza de vuelo tenía dos fases: la elemental y la básica o avanzada, la primera se realizaba con las Bücker 131, mientras que el viejo material se distribuía por las escuelas de El Palmar y Alcantarilla. Para la enseñanza avanzada se utilizan las Bücker 133 e Hispano Suiza HS-42, también se disponía de polimotores Junkers Ju-52 y Savoia SM-81, así como de un viejo monomotor Junkers W-13, y los Hispano Suiza E-30, aparatos con los que se formaba a los tripulantes aéreos y observadores, además de usarse para transporte y enlace.



Imagen 6: Bücker 131. Fuente AGA.

(26) SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., p. 279.

(27) MELLADO PÉREZ, R.; ARRÁEZ CERDÁ, J.: *Academia General del Aire. Crónica de 50 años (1943-1993) Tomo I y II*, Valladolid, Quirón Ediciones, 1993, p. 151.

La actividad aérea en esta primera etapa sufría diversos problemas. El primero era la heterogeneidad y obsolescencia del material. En segundo lugar, estaba la carencia de combustible, si bien la academia nunca tuvo que dejar de volar por esta causa. En tercer lugar, se sufría la falta de repuestos, fruto del aislamiento internacional y la autarquía. En último lugar, hay que destacar la falta de preparación de parte del profesorado, que se venía arrastrando desde el fin de la guerra civil y la desmovilización.

La creación de la AGA supuso un nuevo crecimiento del municipio de San Javier, construyéndose nuevas infraestructuras, colegios y viviendas, destacando la Ciudad del Aire entre 1944-48²⁸. Además mejoró la calidad de vida de la localidad, pues trajo el agua del Canal del Tabilla²⁹, llegando a instalar la AGA dos fuentes públicas para abastecer gratuitamente al pueblo de Santiago de la Ribera³⁰.

Tras el periodo inicial, en la década de los 50 la AGA se consolidó y comenzó una etapa de crecimiento y mejora, iniciándose en 1952 un ambicioso plan de obras en el que destaca la mejora de las instalaciones aeroportuarias, pavimentando la pista y construyendo la torre de control. Las necesidades de transporte para el personal de la AGA impulsaron la modernización a partir de 1943, de la vía de ferrocarril que unía la estación de Torre Pacheco con las bases aéreas del Mar Menor, la cual adolecía de graves defectos debido a su apresurada construcción y material anticuado, las obras finalizaron en enero de 1952, con la construcción de las estaciones de Los Alcázares y Santiago de la Ribera, aunque el 15 de enero de 1970 esta línea fue cerrada al ser deficitaria³¹.

A los pocos años de funcionar la AGA, ya se internacionalizó, recibiendo su primer alumno extranjero el 12 de octubre de 1951, al ingresar un cadete boliviano. Los siguientes alumnos extranjeros llegaron en 1956, cuando ingresaron 12 cadetes marroquíes.

Durante la primera década de existencia de la AGA, se producirá un notable descenso de alumnos, siendo las dos primeras promociones las más numerosas de su historia, así se pasará de los 264 aspirantes de la segunda a tan solo 41 en la décima, con una media en esta etapa de 80 aspirantes por promoción. Aunque el hecho más destacable

será la reorganización del Ejército del Aire, por medio de la Ley 15 de julio de 1952, que suprimía el Arma de Tropas de Aviación. A partir de ese momento, todos los aspirantes de la AGA lo serán para el servicio de vuelo, nutriendose el servicio de tierra exclusivamente con las bajas de vuelo. Previamente en 1951, se había constituido la Policía Aérea que asumía las funciones de seguridad, uno de los cometidos propios de la antigua escala de tropas. Otra consecuencia fue el cambio en las normas de ingreso que conllevó la reducción de la edad de ingreso, acorde con la formación para el vuelo.

El impacto de los pactos con los Estados Unidos, en septiembre de 1953, fue muy positivo para la AGA, ya que recibió nuevo y moderno material, lo que implicó no solo cambios logísticos, sino también en los procedimientos de vuelo; fomentando el estudio del inglés, y provocando una mayor profesionalización de los aviadores. Las mejoras citadas de 1952 anticiparon el cambio que se produjo tras los pactos.

Pero la renovación del material aéreo tuvo dos vías, una primera con material americano y una segunda con material nacional, éste último era fruto del plan de flota aérea de Yagüe, por lo que entre 1954 y 1978 se dará en España una doble aviación, coexistiendo material norteamericano moderno con otro nacional de reciente fabricación, pero anticuado, ya que se basaba en modelos de la Segunda Guerra Mundial³².

Entre el material nacional destacarán las avionetas INTA HM-1, aparatos difíciles de volar y que tendrán junto a las Hispano Suiza HS-42 un elevado índice de accidentes fatales, a pesar de lo cual se mantuvieron en servicio entre 1951 y 1958. En 1953 se recibieron bombarderos Heinkel 111, en su versión española, CASA 2.111 Pedro con el que se realizaban prácticas de bombardeo sobre la Manga y las islas del Mar Menor. En 1955 se recibió la avioneta de enlace AISA I-11B Vespa, aparato sencillo y fiable que se mantuvo hasta 1967. En 1956 se recibieron las AISA I-115 Garrapata, que a pesar de sus limitaciones, estuvieron en vuelo hasta 1976. Finalmente, en marzo de 1958, llegaron las primeras Beechcraft Mentor, avión del que la AGA tuvo 25 unidades hasta 1989 y que supusieron un gran salto cualitativo.

El año 1958 marca un cambio de tendencia

(28) BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., pp. 119-122.

(29) BOE 16-10-1946.

(30) BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: op.cit., pp. 129-131.

(31) ESTEVE GARCÍA, J.P.: op.cit., pp. 141-168.

(32) SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., pp. 351-358

en la AGA. Ya se dispone de la nueva pista, torre y aparcamiento, se recibe los primeros aviones americanos y además S.M. el Rey Juan Carlos I se incorporó el 16 de septiembre como alumno, recibiendo formación de vuelo y obteniendo el título de piloto el 15 de julio de 1959.

Durante esta primera etapa de la AGA se mantiene una apreciable actividad aérea, sobre todo teniendo en cuenta el contexto de penuria general y las características del material de vuelo, aunque algunos modelos tendrán un largo recorrido como la Bucker 131, verdadero ícono de la primera época de la AGA y el Junkers 52. Por su parte los aviones de postguerra y fabricación nacional se retiraron con la llegada del material americano y del que se pudo fabricar tras el fin de la autarquía, las HS-42 completaron unas 13.200 horas y las HM-1 lograron volar 5.300 horas.

Segundo periodo: desde los años 60 hasta el fin del régimen franquista

Durante los años 60 la AGA mantendrá una gran actividad, dispone de nuevo material, ya es una unidad experimentada y ha logrado superar los problemas iniciales, lo que se reflejará en el aumento de las horas de vuelo, destacando el buen resultado de las Mentor.

A partir de 1958 la AGA tendrá en el tandem Bucker 131 y Mentor la base de la formación de vuelo, la primera se mantendrá hasta 1976, mientras que la segunda continuará hasta 1988. Podemos decir que la Mentor marca una época que comienza con la presencia del Rey Juan Carlos I, que estrenó el uso docente de este avión en España, y acaba con la formación aeronáutica del Rey Felipe VI, que formó parte de la última promoción que voló la Mentor. En mayo de 1973 se incorporará a la flota de la AGA el Douglas DC-3, que sustituirá a los longevos Junkers Ju-52 y que permanecerán en activo hasta ser sustituidos en 1978 por los CASA C-212, totalizando 3.132:30 horas de vuelo en 6 años.

En cuanto al número de alumnos, se producirá un aumento de estos entre 1957 (84) y 1963, año que marca el máximo del periodo (101), para disminuir a casi la mitad con una media de 55 alumnos hasta 1972, año a partir del cual se mantendrá una media de 70 alumnos hasta los años 80, datos referidos exclusivamente a los alumnos del Arma de Aviación, pues los de los cuerpos no tendrán convocatorias regulares, e incluso con períodos en los que no se ofertarán plazas. Por

otra parte, todas las plazas se ofertaban para el servicio de vuelo, cubriendose las vacantes para servicio de tierra con las bajas de vuelo.

Con respecto al Cuerpo de Intendencia se nutrirá exclusivamente con bajas en vuelo entre 1953 y 1958, volviéndose a convocar plazas a partir de ese año. A partir de 1975 aumentará el número de alumnos extranjeros, destacando sobre todo los hispanoamericanos. Por otro lado, se recibieron frecuentes visitas de profesores y alumnos de diversos países europeos y americanos. Hay que destacar que entre 1968 y los primeros años 80 el número de aspirantes por plaza se mantuvo por debajo de las etapas anteriores.

Está década traerá otro cambio importante en el material volante. En 1962 se trasladaron desde la Escuela de Vuelo Básico de Matacán (Salamanca) a la AGA los primeros ejemplares del North American T-6 Texan, un famoso entrenador avanzado y de ataque ligero. Estos aparatos solo serán volados por profesores, hasta que en 1972 se trasladó la Escuela Básica a San Javier, por lo que todo el material de vuelo de esta se integrará en el 793 Escuadrón de la AGA. Desde 1966 hasta 1972 los alumnos de 4º curso realizaban el curso de vuelo básico en Matacán.



Imagen 7: Texan T-6. Fuente AGA.

Otro asunto que afectó a la AGA fue el accidente de Palomares. La mañana del 17 de enero de 1966, dos bombarderos nucleares norteamericanos chocaron en vuelo sobre la localidad almeriense de Palomares. Los EEUU iniciaron una operación de rescate que tuvo como base de apoyo San Javier, al ser la base aérea más cercana a la zona del siniestro. Durante el tiempo que duró toda la operación de rescate, en la AGA se vivió una gran afluencia de aviones y helicópteros, que transportaban personal y material, así como numerosas visitas de autoridades, siendo la más conocida la del ministro de Información y Turismo D. Manuel Fraga Iribarne, que el 6 de marzo de 1966 visitó la zona del accidente.

Las estrechas relaciones de la AGA con el municipio de San Javier motivaron que se le concediera la medalla de oro del municipio el 27 de julio de 1968, con motivo de su XXV aniversario y por los múltiples beneficios que su ubicación en San Javier proporcionaba al municipio³³, Paradójicamente el Ejército del Aire no celebró esta efeméride, siendo por tanto esta iniciativa municipal la única actividad que la recordó. Este mismo año, el 15 de julio se inauguró un monumento a los caídos frente a la iglesia de la Ciudad del Aire, el cual posteriormente se trasladaría a la AGA. En ese mismo mes se celebraron las primeras 50.000 horas de vuelo de la Mentor, lo que refleja el buen resultado de este material. También hay que destacar que en el curso 1967-68 se incorporó a la AGA un oficial de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) con la misión de dar clases de inglés, desde entonces se ha mantenido esta colaboración ininterrumpidamente.

El 1 de octubre de 1969, a las 23:30 horas se inició un incendio en la refinería de petróleo de Escombreras, el cual estuvo activo hasta el día 8 por la tarde. Este siniestro adquirió gran virulencia y para su extinción fue necesaria la presencia de bomberos de toda España y fuerzas militares. Entre las primeras dotaciones en ser alertadas estaba las de la AGA, así como las de todas las unidades aéreas cercanas a Cartagena, que tuvieron un papel muy destacado.

El debate sobre la necesidad de un aeropuerto en Murcia ha sido un tema que recurrentemente ha involucrado a la AGA. El primer aeropuerto de Murcia se situó en el aeródromo de El Carmolí. Este era un campo surgido de las necesidades bélicas y dependiente del Aeródromo de Los Alcázares. El 31 de mayo de 1948³⁴ fue declarado aeropuerto de Murcia con la categoría de aduanero, por lo que podía recibir tráfico internacional³⁵. También se utilizaba como campo de prácticas de la escuela elemental de pilotos de complemento, y se dotó de una mínima infraestructura aeroportuaria civil. En 1956, perdió la consideración de aduanero³⁶, quedando solo como campo auxiliar de la AGA, situación que mantiene en la actualidad.

Debido a la gran expansión turística de los años 60, la Comisión de la Asamblea Turística Provincial,

solicito, el 15 de mayo de 1963, al Ministerio del Aire que se abriesen al tráfico civil las bases aéreas de Alcantarilla y San Javier, autorizándose el uso compartido de San Javier, construyéndose unas modestas instalaciones en el extremo oeste de la pista, inauguradas el 1 de noviembre de 1968. Este uso compartido se mantendrá hasta el 15 de enero de 2019, dando 52 años de servicio a la Región de Murcia³⁷.

La década de los 70 comenzará con una serie de notables cambios en la AGA, la integración de la Escuela Básica provocó que la flota de aviones superase ampliamente el centenar de aviones, destacando la llegada de más aviones T-6 Texan, así como los Hispano Aviación Ha-200 Saeta, primer reactor fabricado en España. Estos aparatos formaban parte de la Escuela Básica. Además, en el curso 1971-72 se recuperó la formación de los Cuerpos Especiales, lo que junto a la creación de la IMEC-EA supuso un gran aumento del número de alumnos, ya que esta última tuvo en su primera promoción 200 aspirantes. Los cursos de piloto de complemento seguirán realizándose en San Javier, aunque sus alumnos residían en Los Alcázares. En estos momentos funcionaban tres escuelas de vuelo: Elemental, Aplicación y Básica, y de forma discontinua la de Transición, lo que se refleja en un gran aumento de las horas de vuelo.

Uno de los aspectos más controvertidos de esta etapa de la AGA fue la creación del Centro de Selección de la Academia General del Aire (CSAGA), de acuerdo con el Decreto 518/1973, de 9 de marzo, que reformaba la enseñanza militar. Este centro se ubicó en una primera etapa en la Base Aérea de Armilla. Desde esta reforma para ingresar en las academias, había que superar un curso selectivo, y luego cursar los cuatro años de formación. Durante este año selectivo se realizaban los estudios correspondientes al primer curso de una escuela técnica, ello tuvo dos efectos indeseados: en primer lugar, aumentó la edad media de los aspirantes, ya que debían tener la prueba de acceso a la universidad superada y en segundo lugar disminuyó el número de aspirantes. El CSAGA se mantuvo en Armilla durante 8 años, pasando en 1981 a Los Alcázares. Dado que solo un tercio de los ingresados en el centro promocionaban como cadetes, este sistema de selección terminó siendo abandonado en 1986 tras 13 promociones.

(33) GALLEGOS ZAPATA, M.: op.cit., pp. 57-58

(34) BOE 03-06-1948

(35) LASSO DE LA VEGA Y JIMÉNEZ PLACER, J.; CERVERA Y JIMÉNEZ-ALFARO, F. (Dir.): *Anuario aeronáutico español*, Madrid, Comisariado Español Marítimo, La Editorial Católica, 1951.

(36) BOE 15 de diciembre de 1956.

(37) GALLEGOS ZAPATA, M.: *San Javier y sus símbolos*, San Javier, Ayuntamiento de San Javier, 2001, pp. 125-126

En cuanto al índice de accidentes, se distinguen dos épocas muy claras: desde su creación hasta los años 80 y desde entonces hasta hoy. En la primera etapa desde 1945 a fines de 1978 se produjeron 227 víctimas mortales entre los alumnos y egresados de la AGA, lo que representa un índice de bajas superior al 20% de los pilotos formados, porcentaje equivalente al sufrido durante un conflicto bélico³⁸. Tras el pacto con los Estados Unidos, la mejora de material y procedimientos de vuelo se reflejó en una disminución de la siniestralidad³⁹. No obstante, la tasa de accidentes se mantendrá alta hasta los años 80. De todos los accidentes del periodo hay que destacar dos: el del 18 de enero de 1950 de un Ju-52 que ocasionó 16 fallecidos, siendo el más trágico de la historia de la AGA, y el del 2 de octubre de 1977, en el cual se estrellaron en un solo accidente cuatro aviones Saeta con 5 fallecidos, siendo el accidente más grave en cuanto a aparatos destruidos en un mismo hecho.

La transición democrática se vivió con gran normalidad en el seno del Ejército del Aire y por ende en la AGA, primando la profesionalidad sobre los factores ideológicos. No se observaron actitudes involucionistas y tampoco tuvo la Unión Militar Democrática una gran influencia a pesar de aparecer folletos de esta asociación en los alojamientos. Los profesores y alumnos de la AGA asumieron con naturalidad la nueva situación, sin alteraciones de la actividad docente⁴⁰.

Pero el cambio político coincidirá en la AGA con una gran renovación material, pues su flota de aviones estaba llegando al final de su vida útil y en algunos casos como los Junkers Ju-52 o las Bücker una inusual longevidad. Se dará por tanto un cambio a todos los niveles, pues a la AGA llegará un nuevo profesorado más preparado y que llevará a esta institución docente a su mejor época.

En 1976 las Bücker 131 se dieron de baja tras 31 años de servicio y 176.000 horas de vuelo, la mayoría de ellas se llevaron al Aeródromo de Armilla en Granada, donde se utilizaron en el Centro de Selección de la AGA para realizar las pruebas de aptitud de vuelo. Estas estuvieron volando hasta 1982, momento en el que se dieron definitivamente de baja en el Ejército del Aire. La labor de las Bücker fue asumida por las Mentor, pero a la vez se iniciaron los estudios para sustituir este

último avión. Así mismo se estaba trabajando para dotar al Ejército del Aire de un nuevo avión de enseñanza básica que sustituyese al T-6 y los Saeta.



Imagen 8: Beechcraft Mentor. Fuente AGA.

La actividad aérea en este segundo periodo de la AGA tendrá grandes variaciones. Podemos distinguir tres etapas, una primera entre 1961 y 1966 de gran actividad, con una media de 18.000 horas de vuelo anuales; una segunda entre 1967 y 1972 en la que las horas de vuelo disminuyen hasta una media de 12.000, y una tercera en que se recupera la media anual de 18.000 horas, momento en que se integra la Escuela Básica en la AGA. En el curso 1979-80, último del periodo, solo se volaron 12.878 horas, al coincidir la retirada de los T-6 y Saeta, con la llegada del CASA C-101.

Entre 1945, año de entrada de la primera promoción, y el fin de 1977 la AGA realizó un total de 483.884:00 horas de vuelo, lo que nos da un promedio de 16.663 horas de vuelo por año. Por otro lado, durante sus primeros 33 años de actividad se formaron 2.074 pilotos, por lo que se realizaron una media de 233 horas de vuelo por piloto egresado. En cuanto al número de alumnos, ingresaron un total de 2.809 alumnos para las Armas y Cuerpo General, de los cuales 735 egresaron para servicio de tierra, por lo que el 73,8% de los alumnos se formaron como pilotos, lo que representa un gran esfuerzo en la enseñanza de vuelo.

(38) DOMINGUEZ, J.I.: *Con Franco se estrellaba un avión al mes*, 2014, recurso electrónico, <https://www.miliciaydemocracia.org/con-franco-se-estrellaba-un-avion-al-mes/>.

(39) SEMPERE DOMÉNECH, M.: op.cit., pp. 357-358

(40) Ibídem, pp. 419.

Tercer periodo: de la transición democrática a la Ley 39/2007

Con la transición política se pasó de tres ministerios militares al Ministerio de Defensa, en el que se integró el Ejército del Aire, desapareciendo el Ministerio del Aire. Entre los cambios introducidos estaba el de un nuevo reglamento de banderas, estandartes y distintivos, al amparo del cual se concedía a la AGA el derecho de disponer de la enseña nacional en su modalidad

de bandera, siendo la primera unidad del Ejército del Aire en recibir este honor. El 27 de abril de 1980 se procedió a la entrega de la nueva bandera, siendo madrina S.M. la reina doña Sofía. Pero al poco, la Ley 33/1981, de 5 de octubre, cambió el escudo de España, por lo que la nueva bandera debía ser retirada y sustituida por otra que fuera reglamentaria. Este cambio se realizó la tarde del 23 de mayo de 1983 en un sencillo acto castrense, depositándose la bandera retirada en el Museo del Aire junto a los dos estandartes anteriores.



Imagen 9: Avión Hispano-200 Saeta. Fuente AGA.

La transición fue también un momento de renovación para la AGA, ya que se dotó de un nuevo modelo de avión, el CASA C-101. Si la Bücker 131 fue el avión emblemático de los primeros 30 años de la AGA, el C-101 permanecerá 45 años, y no solo ha superado a la Bücker en vida operativa, sino que se ha constituido en el avión más emblemático de su historia, sobre todo gracias a la Patrulla Águila. La llegada de este aparato supuso un gran salto cualitativo en la enseñanza de vuelo, solo superado en la actualidad por el Pilatus PC-21.

En esta etapa, la AGA estará dotada de una flota de unos 100 aviones, pero menos variada que en épocas anteriores, se pasará de los 8 tipos de 1945 a solo 4 dedicados a la formación en vuelo.

Para la enseñanza elemental se utilizará la fiable Mentor, y para la básica el C-101, los transportes C-212 se usarán para las prácticas de navegación, mientras que con la Bonanza se formará a los pilotos de complemento. El número de horas de vuelo anuales bajaría con respecto a la media de la etapa anterior y se pasó de una media de 20.000 horas anuales a unas 14.000 en los 80, con un ligero descenso a solo 11.000 en el curso 1980-81 por la incorporación del C-101. Hasta 1980 la AGA había conseguido realizar ya más de 500.000 horas de vuelo a lo largo de 35 años de historia. En la década de los 90 mantuvo una gran actividad aérea, con una media de 12.000 horas año, menor que la década anterior, pero siendo todavía unas cifras importantes.



Imagen 10: C-101. Fuente Juan Carlos Pando.

Por iniciativa de un grupo de profesores, el 4 de junio de 1985 se comprobó las cualidades del avión para realizar acrobacia con un grupo de cinco aparatos. Dado el éxito inicial, se aumentó el número a seis y se le añadió un sistema de humos para aumentar la vistosidad de las exhibiciones. En 1988 se aumentó el equipo a siete aviones, que fue su configuración definitiva. Este equipo acrobático fue bautizado como Patrulla Águila aludiendo al escudo de la AGA, aunque su nombre oficial es Patrulla Acrobática de España. Sus componentes son profesores de la AGA y su equipo de apoyo y mecánicos está constituido por personal voluntario, que deben compatibilizar su trabajo diario con las actividades de la patrulla, y al contrario de otras patrullas acrobáticas sus aviones se utilizan para la enseñanza de vuelo.

En el curso 1987-88 la academia recibirá como alumno al entonces Príncipe de Asturias D. Felipe de Borbón y Grecia, que al igual que su padre realizó parte de su formación militar en la AGA. El Príncipe hizo su presentación el 2 de septiembre de 1987, integrándose en la 41º promoción. Los días 5 y 6 de noviembre San Javier sufrió una inundación catastrófica, lo que provocó graves daños en la AGA, participando SAR el Príncipe de Asturias, como un cadete más, en las labores de recuperación de la normalidad. Al igual que su padre se formó en la E-17 Mentor, realizando su suelta, o primer vuelo solo, el 2 de octubre de 1987. Su formación fue la misma que la de cualquier otro alumno, recibiendo su suelta en C-101 el 27 de enero de 1988.

La AGA tiene la distinción de haber sido la primera academia militar en tener una mujer como alumna, el 23 de febrero se promulgaba el Real Decreto 1/1988, que regulaba el ingreso de la mu-

jer en determinados cuerpos y escalas, esta norma permitió que en el curso 1988-89 ingresase para el Cuerpo de Farmacia del Aire Dª María Eva Lequerica de Jaén, primera mujer militar del Ejército del Aire y de España.

La evolución del número de alumnos durante este periodo fue decreciente, pero con un aumento en los años 1980-83, que coincide con la implantación del programa FACA por el que se adquirió el F-18. Posteriormente se observa una paulatina disminución de efectivos, la cual está relacionada con la transición militar, lo que implicó una reducción del tamaño de las Fuerzas Armadas⁴¹. A partir de la entrada en vigor de la Ley 17/1989, se comprueba una acentuada disminución en el número de alumnos del Cuerpo General Escala Superior, lo cual tiene dos factores, por un lado la reducción de efectivos por el cambio de modelo de Fuerzas Armadas, y por otro lado el cambio en el modelo de carrera militar con la creación de la Escala Media, esta nueva escala complementará con sus miembros a la Escala Superior también en el vuelo, lo que explicará el mantenimiento de la media de horas de vuelo a pesar de la aparente disminución de alumnos. En cuanto a los alumnos extranjeros, durante este periodo se recibirán, además de los ya tradicionales alumnos iberoamericanos, estudiantes de Guinea Ecuatorial y marroquíes, egresando el último estudiante guineano en 1993.

La Ley 17/89, de 19 de julio, reguladora del personal militar fue la mayor transformación que sufrieron las Fuerzas Armadas Españolas desde la ley Azaña de 1931. Esta ley no solo abría el acceso a la mujer a las FAS, sino que además suprimía la promoción automática de los suboficiales a oficial; reducía los cuerpos y escalas; y desde el punto de vista de la enseñanza, equiparaba la enseñanza militar al sistema educativo general. Ello implicaba que los estudios en la AGA pasasen de cuatro a cinco años. Por otro lado, la creación de los Cuerpos Comunes de la Defensa hacía desaparecer los alumnos especiales o "aspirinos" en el Ejército del Aire. La aplicación de esta ley tuvo un gran impacto en la AGA ya que hubo que adaptar las instalaciones a la presencia de la mujer y modificar su estructura para asumir los nuevos planes de estudio.

La primera consecuencia fue que los alumnos de cuarto curso del curso académico 1990-91 tuvieron que hacer un año más de carrera y por tanto en 1991, y por primera vez en la historia de

(41) SERRA SERRA, N. (2008): *La transición militar. Reflexiones en torno a la reforma democrática de las fuerzas armadas*, Madrid, Debate, p.102.

la AGA, no hubo entrega de despachos. El quinto año se cursaría en las escuelas de especialización: caza, transporte, helicópteros o seguridad y defensa. Así mismo en el citado curso académico ingresó la primera promoción de escala media, que estaba conformada por suboficiales que realizaban promoción interna e ingenieros técnicos aeronáuticos, abriéndose la vía de acceso con titulaciones diferentes a la ingeniería aeronáutica, tanto para el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, como para la Escala Media del Cuerpo de Especialistas.

La consecuencia final fue que la AGA se convirtió en el único centro docente de formación de oficiales del Ejército del Aire, desapareciendo la escuela de Reus que formaba a los oficiales procedentes de suboficial. Ello provocó un aumento y diversificación del número de alumnos de la AGA, llegando a tener más de 12 planes de estudios diferentes, cuando tradicionalmente eran 3 o 4.

Hay que destacar que en marzo de 1991 ingresó la primera mujer para ser piloto del Ejército del Aire: la alférez de complemento Dª Yolanda Gasso Vila. Ésta realizó su formación militar básica en Los Alcázares y la de vuelo en San Javier, logrando el título de piloto en la especialidad de transporte.

Estos cambios vinieron acompañados por la sustitución de la Mentor por la ENAER T-35 Tamiz, de fabricación chilena y que padeció bastantes problemas de desarrollo, que tuvieron su aspecto más trágico el 14 de septiembre de 1989, cuando por una parada de motor, una Tamiz quedó destruida tras un aterrizaje forzoso fuera de campo, falleciendo los dos profesores que la pilotaban. Este hecho motivó la parada de toda la flota de Tamices, por lo que el curso de vuelo elemental pasó a realizarse también con el C-101, lo que fue un hecho insólito.

Otra consecuencia de la Ley 17/89 fue la supresión de la Escala de Oficiales de Tropas y Servicios, que se integraron en la nueva Escala Superior de Oficiales del Cuerpo General del Ejército del Aire, por lo que todos los miembros de esta escala que reunían los requisitos de edad y psicofísicos adecuados, y que además nunca hubieran sido baja en vuelo, podrían optar a realizar el curso de piloto. Por ello en el curso académico 1990-91, se incorporaron a la AGA 97 oficiales para realizar esta formación, a la vez que siete Alfereces Alumnos cambiaban de escala y se sumaban a la formación de vuelo, lo que supuso un gran esfuerzo para las escuelas de vuelo.

En este contexto de cambio, la AGA celebró sus bodas de oro en el curso 1993-94. Como ya hemos citado, en su momento no se celebraron las bodas de plata, por lo que este quincuagésimo aniversario revistió una mayor solemnidad, aunque solo se programaron actos castrenses. La fecha de celebración se retrasó, del 28 de julio de 1993 al 9 de diciembre, para que hubiese alumnos presentes. Siendo presididos los actos por Su Majestad el Rey Juan Carlos I.

En este periodo, el aumento de la actividad docente supuso un gran esfuerzo para la AGA y hubo que potenciar su plantilla, lo que conllevó el que se designase como director de esta a un general de brigada. El primer director con este grado fue D. José García Rodríguez. La renovación de la academia implicó la integración de profesores universitarios como personal docente propio de la AGA. Para ello se suscribieron convenios de colaboración con la Universidad de Murcia y la Universidad Politécnica de Cartagena. Este general director además potenció la Biblioteca de Alumnos hasta convertirla en una de las más importante de las FAS y ser cabecera de la futura subred de bibliotecas del Ejército del Aire. El general García Rodríguez fue relevado por el general D. Luis Ferrús Gabaldón, que continuó potenciando con energía y eficacia la AGA, consolidando el nuevo modelo de enseñanza militar. El general Ferrús cesó en la dirección de la AGA, al ascender a general de división, pero no fue relevado por otro general, sino que la academia volvió a ser dirigida por un coronel.



Imagen 11: E-26 Tamiz. Fuente AGA.

En el curso 92-93 por el cierre del Aeródromo de Villafría (Burgos) se trasladó el material de vuelo sin motor de esa unidad a la AGA, fundándose un club de vuelo sin motor para todo el personal de la academia. Los planeadores eran

remolcados por avionetas Dornier 27. Este material en julio se destinaba al campamento juvenil de actividades aeronáuticas de la acción social del Ejército del Aire, que se realizaba en León. Este club permaneció activo desde 1992 hasta 2007, año en que se eliminó la pista de tierra, aunque las avionetas Dornier 27 se mantuvieron hasta el año 2012.

La década entre la Ley 17/89 y la Ley 17/99 fue una época en la que, a pesar de las crecientes restricciones presupuestarias, la AGA logró mantener y acrecentar su labor docente y prestigio. Se iniciaron cursos universitarios de verano con las universidades de la Región de Murcia y se formó a profesores de la AGA en la Fundación Universidad Empresa de la Universidad de Murcia. Así mismo aumentó su internacionalización, recibiendo profesores estadounidenses, argentinos, alemanes, italianos y franceses, así como alumnos tailandeses, además de intercambios semestrales con alumnos estadounidenses y franceses. En el marco de la Unión Europea de Academias de Fuerzas Aéreas (EUAFA) se organizaron seminarios internacionales, recibiendo alumnos de numerosos países.

La Ley 17/1999, de 18 de mayo, de régimen de personal de las Fuerzas Armadas, apenas introdujo cambios en la estructura de la AGA. Pero los militares de empleo volvieron a denominarse de complemento y aparecerán los Militares Profesionales de Tropa y Marinería. Pero su gran impacto vino por la profesionalización de la tropa, que paulatinamente fue disminuyendo su número. El Decreto 247/2001 de 9 de marzo, adelantaba el fin del servicio militar obligatorio, que finalizó el 31 de diciembre. La tropa destinada en la AGA estaba siendo paulatinamente sustituida por personal profesional de carácter temporal, aun así, la supresión del servicio militar supuso una importante disminución de efectivos. Las escuadrillas de tropa pasaron de tener cerca de 700 efectivos a unos 300 lo que implicó el cierre de servicios y alojamientos. Aunque el impacto más grande lo sufrió la localidad de Santiago de la Ribera, ya que perdía la fuente de ingresos que representaba la presencia de esos centenares de jóvenes.

A todo ello, se unió que entre 1999 y 2008 disminuyó significativamente el número de alumnos, manteniéndose hasta 2010 una media de 60 alumnos, de los que solo 30-40 lo eran para el Cuerpo General Escala de Oficiales. Esta situación cambio en la década siguiente por la aplica-

ción de la Ley 39/2007, pues había que compensar la desaparición de la Escala Media. Durante el periodo 1990-2007 también se formaron 10 pilotos para la Armada. En cuanto a los militares de complemento, entre 1990 y 1999 solo se formaron 20, pero después de la Ley 17/99 y hasta 2007 fueron 408. También coincidiendo con la entrada de la citada Ley se producirá la consolidación de los intercambios de alumnos extranjeros a través del programa de ERASMUS militar denominado EMILYO.

Con el cambio de siglo, se rerudeció el debate sobre el aeropuerto de Murcia, el 31 de julio de 2007 el gobierno regional de Murcia firmó con la sociedad AEROMUR la concesión administrativa para construir un nuevo aeropuerto. AENA se había negado a la construcción de este aeropuerto, por lo que se adoptó la decisión de hacer un aeropuerto al margen de ese organismo. Mientras tanto el aeropuerto de San Javier registraba en 2006 un tráfico de 1.645.886 pasajeros, creciendo un 16,2% con respecto al año anterior⁴².

Esta situación afectó en gran medida a la AGA, pues AENA previamente había construido una segunda pista, una nueva torre de control y servicio de combustibles en San Javier, por lo que la AGA tuvo que adaptar los procedimientos de vuelo a las nuevas instalaciones, así como reformar los sectores de vuelo dedicados a la enseñanza para hacerlos compatibles con la ubicación del nuevo aeropuerto.

A pesar de estar terminadas las nuevas instalaciones en el año 2007, no será hasta marzo de 2011 en que se proceda a inaugurar la segunda pista, lo que permitió ampliar el horario del aeropuerto en más de seis horas, siendo compatible el tráfico civil y militar a todas horas. Por tanto, el aeropuerto de San Javier, en el momento de su cierre en enero de 2019, podía compatibilizar su actividad con la AGA.

La segunda pista de San Javier facilitó el desarrollo del festival aéreo Aire 06, ya que fue utilizada para la exhibición estática de aviones. Este festival ha sido el más exitoso de la historia del Ejército del Aire y tenía como lema: "Murcia nuestra cuna", pues quería poner de relieve las estrechas relaciones entre la región y la aviación. La preparación de este evento implicó a todo el personal de la AGA durante un año, dirigidos por el coronel D. Rubén Carlos García Servert. El festival aéreo se celebró a lo largo de 15 días y comprendió numerosas actividades de difusión de la

(42) MARTÍNEZ MARTÍNEZ, A.: *Murcia 2013: escrito al margen*, Murcia, Universidad de Murcia, 2007, P.338

cultura aeronáutica en la Región de Murcia. El sábado 3 de junio se realizó una jornada de puertas abiertas que fue visitada por más de 150.000 personas. La exhibición aérea del domingo día 4 congregó a cerca de 400.000 personas. Participaron 80 aviones, 300 tripulantes de 14 países

distintos y 10 patrullas acrobáticas. El festival fue contemplado por el Príncipe Felipe, junto a numerosas autoridades civiles y militares. Este festival recibió el premio Paul Bowen del Consejo Europeo de Festivales Aéreos y ha sido calificado como el Woodstock aeronáutico de España.



Imagen 12: Patrulla Águila. Fuente AGA.

El final de esta etapa estuvo marcado por la reducción de la flota aérea de la AGA. En 1995 se trasladaron a Getafe las Bonanza, después de volar más de 48.000 horas durante 17 años, en el año 2003 se dieron de baja los C-212 Aviocar, tras realizar más de 17.000 horas de vuelo y 29 años de servicio. Entre 2007 y 2010 se retiraron los planeadores y las Dornier 27 en 2012. Desde el año 2013 la flota de la AGA estuvo compuesta solo por dos modelos de avión: la Tamiz para enseñanza elemental y el C-101 para la enseñanza de vuelo básico.

Entre 1980 y 2007 la AGA realizó cerca de 340.000 horas de vuelo en 27 años de actividad, con la tasa de accidentes más baja de su historia, sufriendo 6 accidentes con 9 fallecidos, con una importante mejora de la seguridad de vuelo. En cuanto a la actividad aérea, tenemos una media anual decreciente de horas de vuelo, se pasa de las 15.000 horas de los años 80 a una media de 10.000 en las primeras décadas del siglo XXI.

De este periodo también hay que destacar, que en el curso 2006/2007 por primera vez una mujer alcanzaba la aptitud de caza y ataque, la alférez alumna Rosa María García-Malea López. El hito que mejor remarca la integración de la mujer en la AGA, lo constituye el hecho de que durante el curso 2008-09 fue abanderada de la AGA la alférez alumna Lourdes Losa Calvo, por ser la número uno de su promoción, egresando en julio de 2010 manteniendo esta distinguida posición.

Cuarto periodo: de la Ley 39/2007 al tiempo presente

La Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la carrera militar, supuso un nuevo cambio de modelo de las Fuerzas Armadas, que tuvo un gran impacto en la AGA, que sufrió la mayor transformación de su historia. Esta ley profundizaba en la integración de la enseñanza militar con el sistema

educativo general, por lo que se comenzó a impartir una doble titulación: la propia del empleo militar junto a un grado universitario, eligiéndose el Grado de Ingeniería Industrial en Organización Industrial, que impartiría el Centro Universitario de la Defensa (CUD) en colaboración con la Universidad Politécnica de Cartagena, por medio de un convenio suscrito el 24 de enero de 2009.

Desde este momento en la AGA, convivirán dos núcleos de formación: el CUD para impartir el grado y la Jefatura de Estudios para dar la formación militar en la que está comprendida la enseñanza de vuelo. Uno de los primeros efectos visibles será la construcción de un nuevo edificio para el CUD, la adaptación de las aulas haciéndolas accesibles, ampliación de los fondos de la biblioteca y la construcción de nuevos edificios para laboratorios.

Otra transformación fundamental fue el cambio de forma de ingreso, desapareciendo las pruebas de conocimientos en las oposiciones, que fueron sustituidas por un concurso de méritos, en este se valora la nota de prueba de acceso a la universidad y el currículum del bachillerato, un sistema similar al de acceso a cualquier otra carrera. Este cambio en las oposiciones dio el golpe de gracia a las academias de preparación, que terminaron desapareciendo después de 70 años de permanencia en el municipio.

En septiembre de 2010 ingresaba la 66º promoción, la primera del nuevo sistema. Previamente la AGA se adaptó con rapidez y efectividad al nuevo sistema, conviviendo el CUD con la Jefatura de Estudios, siendo el primer director del CUD D. Joaquín Roca Dordá. Con la implantación del nuevo modelo, se abrió la posibilidad de ingreso al Cuerpo General con una carrera técnica, realizando estos alumnos solo dos años de academia.

En este contexto la AGA alcanzó en 2018 su LXXV aniversario convertida en un centro universitario, con una flota de aviones veterana pero eficiente y con un gran prestigio como institución, habiendo formado a más de 10.000 alumnos y realizado 944.000 horas de vuelo. Al igual que en sus bodas de oro, el Ejército del Aire dio un gran realce al evento. Para ello se preparó un extenso programa de actividades, pero al contrario que en las bodas de oro, que se celebraron con un carácter netamente militar, ahora se ofrecieron toda una serie de eventos abiertos a la sociedad y que culminaron en un gran festival aéreo, que tuvo lugar los días 9 y 10 de junio, coincidiendo con la celebración del día de la Región de Murcia.

Apenas un año después de este aniversario la AGA encadenó una serie de trágicos sucesos. El 26 de agosto de 2019 fallecía en accidente el comandante D. Francisco Marín Núñez, piloto de la Patrulla Águila, mientras realizaba un vuelo de entrenamiento en un C-101. Apenas un mes después, entre el 12 y el 14 de septiembre, la AGA sufrió los efectos de una DANA, padeciendo daños de cierta consideración, y pocos días después, el 18 un avión Támitz sufrió un trágico accidente que causó la muerte del comandante D. Daniel Melero Ordoñez y de la alférez alumna Dª Rosa Almirón Otero, primera mujer caída en acto de servicio en la AGA. Aunque todavía se iba a sufrir otro duro golpe, cuando el 27 de febrero de 2020 fallecía en un C-101 de la Patrulla Águila el comandante D. Eduardo Fermín Garvalena Crespo. Esta sucesión de accidentes provocó una gran consternación en el Ejército del Aire, mientras la AGA superaba esta etapa gracias a la profesionalidad de su personal.

Tras esta trágica etapa, la AGA siguió desarrollando su trabajo con importantes novedades, asumiendo los retos que plantean la evolución de la tecnología y los cambios estratégicos del panorama mundial. En primer lugar, la pandemia del COVID-19, afectó al normal desarrollo de las clases, pero se superó sin grandes problemas. Seguidamente la AGA inició una gran renovación de sus instalaciones. En 2020 se reconstruyó el salón de actos y se rehabilitó el comedor de alumnos, iniciándose la instalación en la plataforma de vuelos de shelters para los aviones. En septiembre de 2021 se demolió el edificio de fuerzas aéreas, que databa de la primera época de la Base Aero-naval y se construyó un moderno edificio, acorde a las nuevas necesidades. En 2023 se instalaron fachadas ventiladas en diversos edificios, lo que mejoró la eficiencia energética de los mismos y se iniciaron los trabajos para ampliar el edificio de simuladores de vuelo, con nuevas cabinas para el avión Pilatus PC-21.



Imagen 13: Pilatus PC-21. Fuente EA.

El 27 de junio de 2022 el Ejército del Aire cambió su nombre por el de Ejército del Aire y del Espacio, por lo que la AGA tuvo que adaptarse a esta nueva denominación, pasando a llamarse Academia General del Aire y del Espacio, pero los acrónimos no sufrieron variación. Además, en aplicación de la nueva instrucción de agosto de 2021 sobre simbología en el EA, se adaptó el emblema de la AGA a esta norma, pasando a un escudo circular timbrado por la corona real cerrada.



Imagen 14: nuevo escudo de la AGA. Fuente EA.

En cuanto al material aéreo, el 17 de septiembre de 2021 se recibieron los primeros aviones Pilatus PC-21, sistema de armas que iba a sustituir al C-101 y a la Tamiz, realizando el 28 de septiembre el primer vuelo de adiestramiento. Este avión supone un salto cualitativo muy importante, protagonizando la última gran evolución de la AGA, pues su configuración le permite asumir las funciones de los aviones que sustituye con gran eficacia, además se ha previsto un sistema generador de humos para exhibiciones acrobáticas. Este avión conforma el Sistema Integrado de Entrenamiento (ITS), compuesto por aviones y simuladores, lo que permite proporcionar una avanzada enseñanza de vuelo. En principio se adquirieron 24 aparatos, más otros 16 que se están recibiendo para completar la flota. A medida que se fue implementando el PC-21 se retiraban los C-101 y las E-26 Tamiz. En primer lugar, se retiró de la enseñanza el C-101, que quedó solo para la Patrulla Águila, así el 29 de julio de 2022 se efectuó el último vuelo de instrucción del C-101 en la AGA. Posteriormente, el 6 de junio de 2023 tuvo

lugar el último vuelo de la E-26 Tamiz, avión que se retiró tras efectuar 117.800 horas de vuelo a lo largo de 37 años.

La retirada definitiva del C-101 tuvo lugar el 15 de junio de 2025, tras el festival aéreo Aire 25, en el que se conmemoraba el 40º aniversario de la Patrulla Águila. El 14 de junio, justo 40 años después de la primera exhibición de la patrulla en el circuito de carreras de Jerez de la Frontera, tuvo lugar la exhibición estática y el domingo 15 de junio la exhibición aérea, que contó con 70 aeronaves, congregando a más de 500.000 personas en las playas de Santiago de la Ribera y Lo Pagan. El C-101 se despidió de la AGA tras realizar más de 286.000 horas de vuelo a lo largo de 45 años, convirtiéndose en el avión más icónico de su historia.

En cuanto a los alumnos egresados, su número ha aumentado desde 2018, pasando de una media de 60-70 alumnos entre 2012 y 2018 a entre 80-90 entre 2018 y 2025. A ellos hay que sumar a 8 alumnos de la Armada y 10 de la Guardia Civil que han recibido formación como pilotos en la AGA. En cuanto a las horas de vuelo se mantiene un promedio anual de 8.000 horas, teniendo en cuenta que actualmente las horas de simulador sustituyen a un importante número de horas de vuelo real y la reducción de la flota de aviones.

Pero la evolución de la tecnología y las nuevas estrategias han motivado cambios en los planes de estudio, de tal manera que, junto a los alumnos de la especialidad de vuelo, actualmente se forman oficiales de Defensa y Control Aeroespacial y en el curso 2024-25 ingresó la primera promoción de la especialidad de Ciberespacio. Lo que a su vez ha obligado a implementar un nuevo grado en el CUD, el de Tecnología y Operaciones Militares Aeroespaciales, que se suma los ya existentes de Título de Ingeniería de la Organización Industrial y Título de Teniente del Cuerpo General del Ejército del Aire. La oferta educativa del CUD se completa con la impartición de los másteres en Ingeniería Militar Aeroespacial y de Técnicas de Ayuda a la Decisión.

Finalmente, al quedar equipada la AGA con un solo sistema de armas, las dos escuelas de vuelo (elemental y básica) se han unificado en una sola desde el curso 23-24, con un solo escuadrón de vuelo, el 792 que está dotado con los PC-21, estando previsto activar un segundo escuadrón cuando se reciban todos los aviones pendientes.

La historia de la AGA quedaría incompleta sin una mención a su Unidad de Música, la más veterana del Ejército del Aire y del Espacio y que lle-

va desarrollando su actividad durante 84 años (4 con el Grupo de Escuelas de Levante) y que tiene una gran presencia social en la Región de Murcia, además de participar en numerosos concursos internacionales de Unidades de Música y desde finales del siglo XX también colabora en la acción social de la AGA, con conciertos en centros de mayores y asistenciales.

Durante el curso 2025-26 la AGA tiene como alumna a SAR la Princesa de Asturias Dª Leonor de Borbón Ortiz, tercer príncipe español que se forma como aviador en San Javier y que seguirá no solo la estela de su padre y abuelo, sino también la de la reina María Cristina de Habsburgo-Lorena, que el 27 de junio de 1889 fue la primera mujer que voló en un globo en España. Por último, en octubre de 2025 la AGA ha sido la primera unidad del Ejército del Aire y del Espacio en llegar al millón de horas de vuelo, un hito que refleja la importancia de la AGA en la historia aeronáutica española, todo ello en vísperas de conmemorar en 1926 el centenario de los grandes vuelos de la aviación militar española.

Bibliografía

- BAUTISTA JIMÉNEZ, F.J.: *Santiago de la Ribera era una aldea cuando la Aviación Militar americanizó en el Mar Menor. Influencia de la Academia General del Aire en el Municipio de San Javier*, San Javier, edición del autor, 2007.
- CALVO JUNG, C.: *Los últimos aviadores de la República. La cuarta expedición a Kirovabad*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
- DOMÍNGUEZ, J.I.: *Con Franco se estrellaba un avión al mes*, 2014, recurso electrónico, <https://www.miliciaydemocracia.org/con-franco-se-estrellaba-un-avion-al-mes/>.
- ESTEVE GARCÍA, J.P.: “El ramal militar de Santiago de la Ribera”, *Revista de historia ferroviaria*, 8, 2007, pp. 141-168.
- FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R.: *La Aviación Española su Música y sus Músicos*, Madrid, Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, 2004.
- GALLEGO ZAPATA, M.: *San Javier y sus símbolos*, San Javier, Ayuntamiento de San Javier, 2001.
- *San Javier instituciones y personajes ilustres*, San Javier, Ayuntamiento de San Javier, 2002.
- GARCÍA GARCÍA, A.: “Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la aviación”, *Aeroplano*, 24, 2006, pp. 4-13.
- GUARDIA DEL POBIL, R de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval*, Madrid, EADS/CASA y AISA (reedición), 2002.
- GUERRERO FLORES, F.A.; O'DONNELL TORROBA, C.; RODRÍGUEZ SOSA, V.: *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval Española desde 1917*, Madrid, Agualarga Editores, 2004.
- LASSO DE LA VEGA Y JIMÉNEZ PLACER, J.; CERVERA Y JIMÉNEZ-ALFARO, F. (Dirs.): *Anuario aeronáutico español*, Madrid, Comisiado Español Marítimo, La Editorial Católica, 1951.
- MANZANARES, L.: *Los Alcázares (Torre Pacheco) Un Curtiss en el cielo (Crónica de un vuelo)*, Madrid, Imprenta Sáez, 1969.
- MARTÍN DE LA ESCALERA, R.: “Nacimiento, desarrollo, esplendor y desaparición de la Aeronáutica Naval (1917-1939)”, *Revista General de Marina*, 271, pp. 217-232.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, A.: *Murcia 2013: escrito al margen*, Murcia, Universidad de Murcia, 2007.
- MELLADO PÉREZ, R.; ARRÁEZ CERDÁ, J.: *Academia General del Aire. Crónica de 50 años (1943-1993) Tomo I y II*, Valladolid, Quirón Ediciones, 1993.
- PÉREZ SAN EMETERIO, C.: «Fernando de Juan Valiente habla para la historia», *Aeroplano*, 2, 1984, pp. 122-134.
- PUCHOL FRANCO, M.S.: “Ataques a las bases del Mar Menor (1937-1939)”, *Revista Española de Historia Militar*, 58, 2005, pp. 153-165.
- SALAS LARRAZABAL, J.: *Guerra Aérea 1936-1939. Tomo I La batalla aérea por Madrid*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1998.
- SEMPERE DOMÉNECH, M.: *El Ejército del Aire Español (1939-1989)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017.
- SERRA SERRA, N. (2008): *La transición militar. Reflexiones en torno a la reforma democrática de las fuerzas armadas*, Madrid, Debate.

Carlos Lázaro Ávila¹

Los Alcázares, escaparate de la aviación francesa en España

Resumen: En las décadas de los años 20 y 30 del pasado siglo XX, el aeródromo militar de Los Alcázares reunió una serie de características que favorecieron el hecho de que se convirtiera en uno de los campos de aviación preferidos para la presencia y/o exhibición de aeronaves civiles y militares francesas que, por razones comerciales o propagandísticas, fuera elegido como punto de destino o tránsito/

Palabras clave: Los Alcázares, aviación francesa, Crucero Negro, bombarderos estratégicos, Tratado Comercial 1935, ventas aeronáuticas, Amiot, Marcel Bloch, Potez, Indalecio Prieto/

Abstract: In the 1920s and 1930s, Los Alcázares military airfield had a series of characteristics that made it one of the preferred airfields for the presence and/or display of French civil and military aircraft that, for commercial or propaganda reasons, was chosen it as a destination or transit point.

Keywords: French aviation, Black Cruiser, strategic bombers, 1935 Trade Treaty, aeronautical sales, Amiot, Marcel Bloch, Potez and Indalecio Prieto.

En primer lugar, queremos señalar que la base militar situada en localidad murciana de Los Alcázares era la cuna de la hidroaviación militar española y sede de la Escuela de Tiro y Bombardeo de la Aviación Militar española. Además, presentaba una ventajosa posición geográfica cercana a África para las aviaciones civiles y militares del país vecino (Latécoère y Air France) y de otras compañías y aviaciones militares europeas. En sus trayectos hacia África, lo más lógico es que las aeronaves francesas hubieran atravesado el Mediterráneo haciendo escala en Palma de Mallorca, pero el tránsito hacia la localidad murciana en ruta hacia Argelia y demás colonias francesas meridionales, garantizaba más puntos de aterrizaje terrestre en caso de avería. Los Alcázares, además, era una ruta aérea óptima tanto para la aeronáutica francesa como para países como Italia, que la tuvieron en cuenta por estar a medio camino entre la península italiana y el estrecho de Gibraltar. Por último, la bonanza climatológica de la región convertía al aeródromo murciano en un campo idóneo para el tránsito de todo tipo de aeronaves comerciales y militares.

Volviendo al tema que nos ocupa, estas características cobraron más relevancia, si cabe, en el

peculiar contexto que rodeó a la Aviación Militar española en la década de los años 30, ya que el parque aeronáutico militar español adolecía de obsolescencia y antigüedad. Además, el mando aéreo militar, finalizada la campaña de Marruecos (1927) vivía un momento álgido derivado de la etapa de los Grandes Vuelos iniciada en 1926 con el *Plus Ultra* en el trayecto Palos-Buenos Aires (y con episodios de gloria y bochorno vinculados también a Los Alcázares) pretendía transformar su fuerza aérea, básicamente enfocada a una intervención colonial. Por ello, se planteó el ambicioso objetivo de equipararse al resto de las aviaciones militares europeas, para lo cual era necesario una modernización completa de aparatos y doctrina aérea que incluyera una aviación de bombardeo estratégico. Francia era consciente de los deseos de España y en ese periodo trató de asegurarse ventas de material aéreo, por lo que la historia de Los Alcázares en ese periodo nos ha facilitado una fuente histórica de información inapreciable para analizar la actividad aérea local y nacional, así como para comprender la doble vertiente comercial y militar que el gobierno de París desplegó en España.

(1) Miembro de número del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y el Espacio, carloslazav@yahoo.es

España, cliente aéreo francés

Era, como decimos, una aspiración extraordinaria, pero tenía que realizarse teniendo en cuenta que nuestro país, prácticamente desde los inicios de su aviación, había estado estrechamente vinculado a la industria aeronáutica militar francesa. El suministro de motores y aparatos galos habían sufrido una interrupción durante la Primera Guerra Mundial y la campaña de Marruecos puesto que se adquirió mucho material británico sobrante (Bristol, de Havilland) compaginándose con los Breguet XIV franceses y los Dornier alemanes. En el caso de la Aeronáutica Naval que en Murcia tenía su base en San Javier, se confiaba en el material italiano (Macchi y Savoia). En ese contexto comercial tan sólo se puede excluir la compra de material de bombardeo pesado (Farman F.50) a finales de la 1918 y se usó en acciones diurnas y nocturnas contra cabilas rebeldes del Protectorado de Marruecos². A estos primeros polimotores le siguió la compra de cinco bombarderos F.60 *Goliath* con los que se formó en Marruecos la primera escuadrilla de bombardeo pesado de la aviación española que, sin embargo, tuvo su base logística en el aeródromo sevillano de Tablada.

Las potentes industrias aeronáuticas francesas volvieron a recibir el interés de la Aviación Militar con la beneficiosa venta (así como de su licencia de fabricación) del caza Nieuport 52 y, fundamentalmente, del magnífico Breguet XIX, empleado tanto en los Grandes Raids (en su modelo estándar) como en los modelos desarrollados por Construcciones Aeronáuticas (CASA) en vuelos de récord (*Bidón* y *Superbidón*). Sin embargo, el Breguet XIX no dejaba de ser un avión de bombardeo ligero con capacidad colonial y, para el temor de Francia, las aspiraciones de la Aviación Militar española empezaron a ser objeto de la atención y la competencia (sobre todo en lo que bombarderos estratégicos se refiere) de Alemania, Italia, Gran Bretaña y EE. UU (alentada por el éxito que estaba teniendo sus bimotores Douglas DC-1/DC-2 en la compañía civil LAPE). Si a ello se añade la escalada de tensión que estaba viviendo Europa con la hipotética amenaza de un nuevo conflicto mundial ahora, en una visión retrospectiva, podemos comprender las sucesivas visitas, vuelos de tránsito o exhibición de aviones civiles (dado la creciente importancia de la aviación deportiva hispana) y bombarderos ligeros y pesados franceses en Los Alcázares.



Foto 1: Un F.60F de la Aeronaval francesa en El Atalayón (Melilla) antes de intervenir en el desembarco de Alhucemas (Colección CLA).



Foto 2: Bleriot 115 en Los Alcázares (Foto A. López).



Foto 3: octubre de 1928, un Nieuport 62 calienta motores en Getafe (Foto A. López)

Restableciendo viejas relaciones

Como ya hemos indicado, Francia no volvió a recuperar la primacía de las ventas aeronáuticas a España hasta finales de la década de los años 20, momento en el que tanto el caza Nieuport 52, como el Breguet XIX ganaron los concursos

(2) Ver. C. Lázaro Ávila "Las primeras acciones nocturnas de la Aviación Militar Española" *Aeroplano* nº 15. IHCA. Madrid, 1997.

militares de su especialidad. A partir de entonces, ambos aparatos comenzarían a ser fabricados en España bajo licencia por parte de las empresas aeronáuticas española que descollaban en ese momento: La Hispano de Guadalajara, que empezaría la serie Hispano - Nieuport 52 y Construcciones Aeronáuticas SA (CASA), que fabricaría los CASA-Breguet XIX con dos motorizaciones diferentes. En este último caso, no queremos dejar de reseñar un elemento comercial significativo: en la venta de la licencia del Breguet XIX se incluyó una cláusula por la que la empresa francesa concedía a CASA la primacía en la presentación -y posible contratación- de sus nuevos modelos aeronáuticos.

El inicio de las exhibiciones aéreas francesas en Los Alcázares se produjo en el contexto de los grandes vuelos internacionales que, en el caso de Europa, tuvieron como punto de destino colonias, por lo que resulta muy significativo para Los Alcázares -y, por extensión, para el gobierno de Madrid- la visita que el 8 de noviembre de 1933 hizo al campo de la Escuela de Tiro y Bombardeo el general Joseph Vuillemin liderando una formación de veintiocho aparatos biplaza Potez 25 T.O.E (Théâtres d'Opérations Extérieures) del *Crucero Negro* a África. Esta gran formación aérea simbolizaba el deseo de la metrópoli de "llevar el saludo de Francia" a los hijos que estaban en el extranjero. Además, el Ministerio del Armée de l'Air también pretendía ensayar el movimiento de grandes unidades fuera de su área metropolitana y afrontar los problemas logísticos que surgieran.

El *Crucero Negro* recibió un enorme apoyo institucional y cobertura propagandística que acompañó a Vuillemin y a un elenco privilegiado de aviadores como René Bouscat, experto en los territorios africanos, J. G. Rignot y L. Girier (conocidos por su vuelo París-Teherán) así como el comandante G. Pelletier d'Oisy. En la campaña publicitaria del vuelo se enfatizó que la formación de Potez pretendía hacer una demostración práctica de aviación colonial, pero en el organigrama del viaje cobraron mucha importancia las escalas en la base murciana que la formación aérea francesa haría en su vuelo de ida (8-9 de noviembre) y vuelta (23 de diciembre) tal y como atestiguan las publicaciones de la época. De esta manera, durante su estancia en el aeródromo de Los Alcázares los aviadores militares españoles tuvieron ocasión de comprobar la fiabilidad de los aparatos franceses y conversar con sus colegas franceses sobre las vicisitudes del vuelo; oficial-

mente, el viaje terminó en Argel, pero la Escuadra de Vuillemin hizo escala en Los Alcázares antes de dirigirse a Francia.



Foto 4: Potez 25 del Crucero Negro de Villeumin en Los Alcázares (Foto M. Murillo).



Fotos 5: El general Vuillemin (Biblioteca Nacional de Francia) /

La Croisière Noire



Le tableau de marche	
ALLER	RETOUR
1933. 6. ISTRÉE	8 Novembre 1933
1933. 7. PERPIGNAN	8 Décembre
1933. 8. LOS-ALCÁZARES	9-10 Novembre
1933. 9. BARAT.	9-11 Novembre
1933. 10. DOLGOM-BÉKHAN	11-12 Novembre
1933. 11. ADRAR	12-13 Novembre
1933. 12. BIDON V.	13-14 Novembre
1933. 13. GAO.	15-16 Novembre
1933. 14. KAYES.	16-17 Novembre
1933. 15. KANAKO.	17-18 Novembre
1933. 16. KAYES.	19-20 Novembre
1933. 17. DAKAR.	20 Novembre
1933. 18. SAINT-Louis-DU-SENEGAL.	20-21 Novembre
1933. 19. KAYES.	22-23 Novembre
1933. 20. NÉGUÉ.	24-25 Novembre
1933. 21. GOUASSOGOU.	26-27 Novembre
1933. 22. NIAMEY.	28-29 Novembre
1933. 23. ZINDER.	29-30 Novembre
1933. 24. FORT-ARENBERG.	30 Nov-1er Décembre
1933. 25. FORT-ARENBERG.	1-2 Décembre
1933. 26. BANGUI.	2 Décembre 1933
	1933. 6. BANQUI.
	8 Décembre 1933.
	1933. 7. FORT-ARENBERG.
	9-10 Décembre
	1933. 8. FORT-LAMY.
	10-11 Décembre
	1933. 9. ZINDER.
	11-12 Décembre
	1933. 10. NIAMEY.
	12-13 Décembre
	1933. 11. GAO.
	13-14 Décembre
	1933. 12. BIDON V.
	15-16 Décembre
	1933. 13. EL-AGLÉA.
	17-18 Décembre
	1933. 14. TOUGOURD.
	19-20 Décembre
	1933. 15. TUNIS.
	21-22 Décembre
	1933. 16. ALGER.
	23-24 Décembre
	1933. 17. ORAN.
	25-26 Décembre
	1933. 18. MEXRES.
	27-28 Décembre
	1933. 19. LOS-ALCÁZARES
	29 Décembre
	1933. 20. ISTRÉE
	23 Dic. 1933 Juev. 30
	9-10 Juev.
	1933. 21. LYON.
	10-11 Juev.
	1933. 22. ETAMPES.
	11-12 Juev.
	1933. 23. PARIS-LE BOURGET.
	12-13 Juev.
	1933. 24. PARIS-LE BOURGET.
	13-14 Juev.
	1933. 25. LYON.
	14-15 Juev.
	1933. 26. ETAMPES.
	15-16 Juev.
	1933. 27. PARIS-LE BOURGET.
	16-17 Juev.
	1933. 28. LYON.
	17-18 Juev.
	1933. 29. ETAMPES.
	18-19 Juev.
	1933. 30. PARIS-LE BOURGET.
	19-20 Juev.
	1933. 31. LYON.
	20-21 Juev.
	1933. 32. ETAMPES.
	21-22 Juev.
	1933. 33. PARIS-LE BOURGET.
	22-23 Juev.
	1933. 34. LYON.
	23-24 Juev.
	1933. 35. ETAMPES.
	24-25 Juev.
	1933. 36. PARIS-LE BOURGET.
	25-26 Juev.
	1933. 37. LYON.
	26-27 Juev.
	1933. 38. ETAMPES.
	27-28 Juev.
	1933. 39. PARIS-LE BOURGET.
	28-29 Juev.
	1933. 40. LYON.
	29-30 Juev.
	1933. 41. ETAMPES.
	30-31 Juev.
	1933. 42. PARIS-LE BOURGET.
	31-32 Juev.
	1933. 43. LYON.
	32-33 Juev.
	1933. 44. ETAMPES.
	33-34 Juev.
	1933. 45. PARIS-LE BOURGET.
	34-35 Juev.
	1933. 46. LYON.
	35-36 Juev.
	1933. 47. ETAMPES.
	36-37 Juev.
	1933. 48. PARIS-LE BOURGET.
	37-38 Juev.
	1933. 49. LYON.
	38-39 Juev.
	1933. 50. ETAMPES.
	39-40 Juev.
	1933. 51. PARIS-LE BOURGET.
	40-41 Juev.
	1933. 52. LYON.
	41-42 Juev.
	1933. 53. ETAMPES.
	42-43 Juev.
	1933. 54. PARIS-LE BOURGET.
	43-44 Juev.
	1933. 55. LYON.
	44-45 Juev.
	1933. 56. ETAMPES.
	45-46 Juev.
	1933. 57. PARIS-LE BOURGET.
	46-47 Juev.
	1933. 58. LYON.
	47-48 Juev.
	1933. 59. ETAMPES.
	48-49 Juev.
	1933. 60. PARIS-LE BOURGET.
	49-50 Juev.
	1933. 61. LYON.
	50-51 Juev.
	1933. 62. ETAMPES.
	51-52 Juev.
	1933. 63. PARIS-LE BOURGET.
	52-53 Juev.
	1933. 64. LYON.
	53-54 Juev.
	1933. 65. ETAMPES.
	54-55 Juev.
	1933. 66. PARIS-LE BOURGET.
	55-56 Juev.
	1933. 67. LYON.
	56-57 Juev.
	1933. 68. ETAMPES.
	57-58 Juev.
	1933. 69. PARIS-LE BOURGET.
	58-59 Juev.
	1933. 70. LYON.
	59-60 Juev.
	1933. 71. ETAMPES.
	60-61 Juev.
	1933. 72. PARIS-LE BOURGET.
	61-62 Juev.
	1933. 73. LYON.
	62-63 Juev.
	1933. 74. ETAMPES.
	63-64 Juev.
	1933. 75. PARIS-LE BOURGET.
	64-65 Juev.
	1933. 76. LYON.
	65-66 Juev.
	1933. 77. ETAMPES.
	66-67 Juev.
	1933. 78. PARIS-LE BOURGET.
	67-68 Juev.
	1933. 79. LYON.
	68-69 Juev.
	1933. 80. ETAMPES.
	69-70 Juev.
	1933. 81. PARIS-LE BOURGET.
	70-71 Juev.
	1933. 82. LYON.
	71-72 Juev.
	1933. 83. ETAMPES.
	72-73 Juev.
	1933. 84. PARIS-LE BOURGET.
	73-74 Juev.
	1933. 85. LYON.
	74-75 Juev.
	1933. 86. ETAMPES.
	75-76 Juev.
	1933. 87. PARIS-LE BOURGET.
	76-77 Juev.
	1933. 88. LYON.
	77-78 Juev.
	1933. 89. ETAMPES.
	78-79 Juev.
	1933. 90. PARIS-LE BOURGET.
	79-80 Juev.
	1933. 91. LYON.
	80-81 Juev.
	1933. 92. ETAMPES.
	81-82 Juev.
	1933. 93. PARIS-LE BOURGET.
	82-83 Juev.
	1933. 94. LYON.
	83-84 Juev.
	1933. 95. ETAMPES.
	84-85 Juev.
	1933. 96. PARIS-LE BOURGET.
	85-86 Juev.
	1933. 97. LYON.
	86-87 Juev.
	1933. 98. ETAMPES.
	87-88 Juev.
	1933. 99. PARIS-LE BOURGET.
	88-89 Juev.
	1933. 100. LYON.
	89-90 Juev.
	1933. 101. ETAMPES.
	90-91 Juev.
	1933. 102. PARIS-LE BOURGET.
	91-92 Juev.
	1933. 103. LYON.
	92-93 Juev.
	1933. 104. ETAMPES.
	93-94 Juev.
	1933. 105. PARIS-LE BOURGET.
	94-95 Juev.
	1933. 106. LYON.
	95-96 Juev.
	1933. 107. ETAMPES.
	96-97 Juev.
	1933. 108. PARIS-LE BOURGET.
	97-98 Juev.
	1933. 109. LYON.
	98-99 Juev.
	1933. 110. ETAMPES.
	99-100 Juev.
	1933. 111. PARIS-LE BOURGET.
	100-101 Juev.
	1933. 112. LYON.
	101-102 Juev.
	1933. 113. ETAMPES.
	102-103 Juev.
	1933. 114. PARIS-LE BOURGET.
	103-104 Juev.
	1933. 115. LYON.
	104-105 Juev.
	1933. 116. ETAMPES.
	105-106 Juev.
	1933. 117. PARIS-LE BOURGET.
	106-107 Juev.
	1933. 118. LYON.
	107-108 Juev.
	1933. 119. ETAMPES.
	108-109 Juev.
	1933. 120. PARIS-LE BOURGET.
	109-110 Juev.
	1933. 121. LYON.
	110-111 Juev.
	1933. 122. ETAMPES.
	111-112 Juev.
	1933. 123. PARIS-LE BOURGET.
	112-113 Juev.
	1933. 124. LYON.
	113-114 Juev.
	1933. 125. ETAMPES.
	114-115 Juev.
	1933. 126. PARIS-LE BOURGET.
	115-116 Juev.
	1933. 127. LYON.
	116-117 Juev.
	1933. 128. ETAMPES.
	117-118 Juev.
	1933. 129. PARIS-LE BOURGET.
	118-119 Juev.
	1933. 130. LYON.
	119-120 Juev.
	1933. 131. ETAMPES.
	120-121 Juev.
	1933. 132. PARIS-LE BOURGET.
	121-122 Juev.
	1933. 133. LYON.
	122-123 Juev.
	1933. 134. ETAMPES.
	123-124 Juev.
	1933. 135. PARIS-LE BOURGET.
	124-125 Juev.
	1933. 136. LYON.
	125-126 Juev.
	1933. 137. ETAMPES.
	126-127 Juev.
	1933. 138. PARIS-LE BOURGET.
	127-128 Juev.
	1933. 139. LYON.
	128-129 Juev.
	1933. 140. ETAMPES.
	129-130 Juev.
	1933. 141. PARIS-LE BOURGET.
	130-131 Juev.
	1933. 142. LYON.
	131-132 Juev.
	1933. 143. ETAMPES.
	132-133 Juev.
	1933. 144. PARIS-LE BOURGET.
	133-134 Juev.
	1933. 145. LYON.
	134-135 Juev.
	1933. 146. ETAMPES.
	135-136 Juev.
	1933. 147. PARIS-LE BOURGET.
	136-137 Juev.
	1933. 148. LYON.
	137-138 Juev.
	1933. 149. ETAMPES.
	138-139 Juev.
	1933. 150. PARIS-LE BOURGET.
	139-140 Juev.
	1933. 151. LYON.
	140-141 Juev.
	1933. 152. ETAMPES.
	141-142 Juev.
	1933. 153. PARIS-LE BOURGET.
	142-143 Juev.
	1933. 154. LYON.
	143-144 Juev.
	1933. 155. ETAMPES.
	144-145 Juev.
	1933. 156. PARIS-LE BOURGET.
	145-146 Juev.
	1933. 157. LYON.
	146-147 Juev.
	1933. 158. ETAMPES.
	147-148 Juev.
	1933. 159. PARIS-LE BOURGET.
	148-149 Juev.
	1933. 160. LYON.
	149-150 Juev.
	1933. 161. ETAMPES.
	150-151 Juev.
	1933. 162. PARIS-LE BOURGET.
	151-152 Juev.
	1933. 163. LYON.
	152-153 Juev.
	1933. 164. ETAMPES.
	153-154 Juev.
	1933. 165. PARIS-LE BOURGET.
	154-155 Juev.
	1933. 166. LYON.
	155-156 Juev.
	1933. 167. ETAMPES.
	156-157 Juev.
	1933. 168. PARIS-LE BOURGET.
	157-158 Juev.
	1933. 169. LYON.
	158-159 Juev.
	1933. 170. ETAMPES.
	159-160 Juev.
	1933. 171. PARIS-LE BOURGET.
	160-161 Juev.
	1933. 172. LYON.
	161-162 Juev.
	1933. 173. ETAMPES.
	162-163 Juev.
	1933. 174. PARIS-LE BOURGET.
	163-164 Juev.
	1933. 175. LYON.
	164-165 Juev.
	1933. 176. ETAMPES.
	165-166 Juev.
	1933. 177. PARIS-LE BOURGET.
	166-167 Juev.
	1933. 178. LYON.
	167-168 Juev.
	1933. 179. ETAMPES.
	168-169 Juev.
	1933. 180. PARIS-LE BOURGET.
	169-170 Juev.
	1933. 181. LYON.
	170-171 Juev.
	1933. 182. ETAMPES.
	171-172 Juev.
	1933. 183. PARIS-LE BOURGET.
	172-173 Juev.
	1933. 184. LYON.
	173-174 Juev.
	1933. 185. ETAMPES.
	174-175 Juev.
	1933. 186. PARIS-LE BOURGET.
	175-176 Juev.
	1933. 187. LYON.
	176-177 Juev.
	1933. 188. ETAMPES.
	177-178 Juev.
	1933. 189. PARIS-LE BOURGET.
	178-179 Juev.
	1933. 190. LYON.
	179-180 Juev.
	1933. 191. ETAMPES.
	180-181 Juev.
	1933. 192. PARIS-LE BOURGET.
	181-182 Juev.
	1933. 193. LYON.
	182-183 Juev.
	1933. 194. ETAMPES.
	183-184 Juev.
	1933. 195. PARIS-LE BOURGET.
	184-185 Juev.
	1933. 196. LYON.
	185-186 Juev.
	1933. 197. ETAMPES.
	186-187 Juev.
	1933. 198. PARIS-LE BOURGET.
	187-188 Juev.
	1933. 199. LYON.
	188-189 Juev.
	1933. 200. ETAMPES.
	189-190 Juev.
	1933. 201. PARIS-LE BOURGET.
	190-191 Juev.
	1933. 202. LYON.
	191-192 Juev.
	1933. 203. ETAMPES.
	192-193 Juev.
	1933. 204. PARIS-LE BOURGET.
	193-194 Juev.
	1933. 205. LYON.
	194-195 Juev.
	1933. 206. ETAMPES.
	195-196 Juev.
	1933. 207. PARIS-LE BOURGET.
	196-197 Juev.
	1933. 208. LYON.
	197-198 Juev.
	1933. 209. ETAMPES.
	198-199 Juev.
	1933. 210. PAR

Francia, pisa el acelerador: el tratado bilateral de 1935

En 1935, los empresarios aeronáuticos franceses empezaron a preocuparse por el creciente interés de otros países europeos en ofertar aparatos modernos que cubrieran las necesidades de la Aviación Militar española. El día de Reyes aterrizó en Barajas un Airspeed A.S 6 Envoy II (*India Demonstrator*) pilotado por Sir Alan Cobham, famoso explorador aéreo y emprendedor de las rutas aéreas del imperio británico, y el teniente R.C. Hutchinson. Los aviadores británicos hicieron escala en Madrid en ruta hacia la India y aprovecharon para exhibir el Envoy como posible repuesto de los Fokker F.VII. Sin embargo, para los industriales galos fue más amenazadora la oferta de bombarderos de la Italia fascista (Caproni 300) y, sobre todo, de la irrupción de la Alemania nazi.

A lo largo del año, el régimen de Adolf Hitler ofreció el moderno monoplano Heinkel He 70 como sustituto del Breguet XIX y los bombarderos Junkers K.45 (versión de exportación del Ju-52/3mg3e) y el Junkers 86⁵. Para París, las ofertas aeronáuticas de Berlín y Roma no sólo suponían una amenaza para sus intereses comerciales en el mercado aeronáutico español, sino también un hipotético frente político por los evidentes choques ideológicos (y en el caso alemán, revanchista). En este sentido, Francia dio un paso adelante y en 1935 firmó con España un Tratado comercial en el que se establecían acuerdos comerciales concretos con carácter preferencial. En ese mar-

co específico, París estaba muy interesado en la venta de armamento y, en concreto, material aeronáutico, para así obtener ventaja en la pugna comercial frente a Alemania e Italia⁶.

Francia no quiso quedarse atrás en el marco de esa reñida guerra comercial, por lo que, en el verano de 1935, aprovechando la inauguración de la línea comercial Madrid-París, la industria aeronáutica francesa realizó dos visitas de promoción aeronáutica a Barajas. La primera de ellas estaba integrada por el director general de la aeronáutica francesa, siendo acompañado por el presidente del consejo de administración y varios consejeros de *Air France*. La delegación francesa llegó en el único modelo fabricado del Breguet 670.T *Wibault*. El 10 de junio de 1935, aterrizó en Barajas el único ejemplar del bombardero Breguet 460 *Vultur* con el fin de vender el aparato y la licencia de fabricación a España. En el *Vultur* vino Louis Bréguet y el avión fue tripulado por el famoso piloto de raids Dieudonné Costes y E. Willemetz, director comercial de la empresa. El constructor francés quería vender en España el Bréguet 460, que no había sido adquirido por *Armée de l'Air*. La oferta del bombardero volvió a promocionarse con un anuncio de CASA que, además ofreció un banquete a la delegación francesa, al jefe del gobierno Lerroux y a los Ministros de Guerra y Marina. Al igual que en otras ocasiones, se hizo la demostración estática y aérea del bimotor bajo los mandos de Costes pero, para enorme disgusto de Louis Bréguet, la Aviación Militar no mostró interés en su adquisición⁷.



Foto 10: Aviadores españoles examinan los detalles del multiplace de combate (Foto AHEA).

(5) Según el investigador inglés Gerald Howson, este avión, junto al Junkers 160, fueron probados en Alemania por el comandante Carlos Pastor Krauel, agregado aeronáutico a la Embajada de España en Berlín durante 1934-35. *Aircraft of the Spanish Civil War*. Putnam. Londres, 1990; p.10

(6) La información sobre el Tratado Comercial de 1935 procede del legajo "Paso de Material por Francia" que se encuentra en el Archivo de la Fundación Indalecio Prieto. Madrid (En adelante, PMF/AFIP).

(7) Estos aviones de pasajeros serían encuadrados en la línea aérea civil española LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas) con la matrícula EC-AGI (*Wibault*) y EC-AHC (*Fulgur*), mientras que el *Vultur* pasaría a la aviación de combate de las Fuerzas Aéreas de la República, perdiéndose al principio de la guerra en el golfo de Rosas

Aun así, los empresarios aeronáuticos de Francia no arrojaron la toalla. Gracias a la documentación del Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, futuro Ministro de Marina y Aire durante la Guerra Civil, sabemos que para soslayar el veto del Comité de No Intervención y adquirir material aéreo en Francia, se intentó emplear un Tratado Comercial hispanofrancés suscrito en 1935 que permite comprender mejor las maniobras comerciales de Francia. Al parecer, dentro de ese acuerdo preferencial, los constructores aeronáuticos franceses fueron secundados por el gobierno por París, quien ejerció presión diplomática para que Madrid adquiriera material bélico y motores a empresas de aviación francesas. El 30 de julio de 1935, P. L Weiller, delegado comercial de la Société de Moteurs Gnome Rhône ofertó sus motores al Embajador de España en París alegando que eran los más potentes de Europa y le ofreció la posibilidad de interceder ante el Ministerio del Aire francés a favor de los españoles en el Tratado comercial con Francia y despejar así cualquier obstáculo en las relaciones comerciales hispanofrancesas en materia de armamento. En septiembre de 1935, el embajador expuso a José María de Aguinaga, Subsecretario de Estado español, el argumento de que, si Francia y España producían el mismo tipo de armamento, a París le convenía contar con un centro de producción alejado de un hipotético frente alemán, redundando en futuros beneficios económicos para Madrid⁸.

Aun así, la postura del gobierno de Madrid era firme. En noviembre notificó a la embajada de España en París que cualquier acuerdo de adquisición de armamento sería factible después de que las ofertas francesas eliminaran los obstáculos que entorpecían el marco general del Tratado⁹. De manera paralela, Gnome Rhône y del binomio Breguet-Hispano Suiza amplió su marco de exhibición; gracias a la *Revista de Aeronáutica* sabemos que en noviembre de 1935 hubo una nueva visita en Barajas de dos Marcel Bloch propulsados por motores Gnome Rhône y que la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, cuna de la formación de tripulantes de aviones de bombardeo acogió, por su parte, un ejemplar del avión de reconocimiento y bombardero lige-

ro Breguet 230 (matrícula F-AMGR), propulsado por un Hispano Suiza 12Nb¹⁰. Como se puede ver, Francia no escatimó recursos para convencer con sus aviones a todos los ámbitos y aeródromos punteros de la Aviación Militar española



Foto 11: El Farman 230 en Los Alcázares (Foto J. Arráez).

Desencanto y nueva presión económica francesa

Como se puede apreciar, el planteamiento logístico-comercial de París era brillante. Ahora bien, la clave de la operación radicaba en la venta de aviones y motores (así como de sus licencias de producción) al gobierno de Madrid. Sin embargo, nuestro país hizo oídos sordos a las ofertas francesas y, sorprendiendo a propios y a extraños, se decantó por ofertas anglosajonas. La Aviación Militar decidió equiparse con el bimotor de bombardeo norteamericano Martin Bomber 139W (más conocido como B-10) y optó por el caza británico Hawker Fury como sustituto del Hispano Nieuport 52. La elección fue producto del plan de modernización de Ysmael Warleta de la Quintana, Director General de Aeronáutica, que dio lugar a que se contratara la fabricación bajo licencia del Fury por la Hispano Aviación, mientras que el B-10 correría a cargo de CASA. Los motores de ambos aviones serían fabricados por las empresas nacionales Elizalde e Hispano, por lo que Warleta garantizaba, en principio, una producción y abastecimiento sin dependencia de hipotéticos rivales en Europa exterior. Además, como Gran Bretaña y EE. UU dominaban las rutas ma-

(8) La insistencia francesa llegó a tal punto, que Gnome Rhône gestionó a través del Ministro del Aire francés, general V. Denain, la visita de oficiales españoles a "todos los establecimientos de la industria francesa y [para que] estudien los nuevos tipos de aviones de combate y bombardeo adoptados por el Ejército francés". El permiso también era extensivo para visitar "algunas unidades aéreas" del Armée de l'Air. PMF/AFIP página 3.

(9) Idem, página 5.

(10) *Revista de Aeronáutica* nº44; 1935, página 572.

rítimas, los repuestos y apoyo técnico a España estaban asegurados. Este aspecto –sobre todo la relación comercial con Washington- satisfizo por completo a Alejandro Lerroux, jefe del Gobierno, dando su *placet*, para disgusto de Francia, a la compra de los bombarderos norteamericanos¹¹.

Ahora bien, a la vista de la información procedente de los documentos consultados en el Archivo de Prieto cabe preguntarse ¿por qué Madrid no eligió la opción francesa? ¿Influyó en Warleta el hecho de que el gobierno de París había empezado a comprar material aéreo norteamericano (bombarderos Vought y cazas Curtiss Hawk 75) y los españoles decidieron optar por la oferta aeronáutica más moderna sin necesidad de enemistarse políticamente con otra nación europea? En un telegrama fechado el 17 de diciembre de 1935, el Embajador español en París transmitió el enfado de los franceses ante la adquisición de bombarderos de EE. UU y la negativa influencia que tenía en las concesiones agrarias del Tratado firmado con Francia. París dejó las cosas muy claras a la contrapartida española: los acuerdos en materia comercial se interrumpían hasta que se reanudaran las negociaciones sobre la venta a Madrid de armamento o aviación de origen francés.

Pese a todo, Francia no tiró la toalla y fue alternando su relación aeronáutico - comercial con España sobre la base de una política de “palo y zanahoria”. El 13 de diciembre de 1935 se presentó en Barajas un Amiot 143 y dos días más tarde aterrizó en Cuatro Vientos un bombardero Potez 540. Ambos bombarderos fueron respaldados por la legación diplomática francesa en España que, una vez más, encabezaba el Embajador Herbette. Pese a coincidir en el tiempo, la exhibición aeronáutica de ambos bombarderos no recibió la misma cobertura mediática en las revistas especializadas españolas. En el caso de la presentación del Potez 540 (matriculado X1-15 perteneciente al BR 243 1er ESC de GRA 1/55), la demostración fue mucho más completa, puesto que no se limitó a la habitual exhibición terrestre y aérea en Getafe realizada por el Amiot, sino que llevó a cabo una estancia de tres días volando sobre el país para que los españoles pudieran apreciar las

cualidades del bombardero¹². Al parecer, la visita del Amiot 143 y el Potez 540 supuso la última oferta de los constructores franceses para que Madrid adquiriera sus bombarderos como gesto de buena voluntad para desbloquear el Tratado comercial establecido entre ambas naciones y, de paso, los españoles pudieran mostrar una muestra de desagravio por el anuncio de la compra de los Martin B-10 estadounidenses. Una vez más, España no se plegó a la presión de Francia, ya que, en el primer semestre de 1936, España no hizo ninguna compra de armamento o aviones en el país vecino que diera lugar a que se produjera la compensación requerida por Francia.



Foto 12: El Potez 540 en Cuatro Vientos (Foto AHEA).

España y, en concreto, el aeródromo de Los Alcázares siguió registrando el paso de aviones civiles y militares franceses en dirección a sus colonias de África¹³. El 3 de marzo, aterrizó en el campo militar murciano un bombardero ligero biplaza de Les Ateliers de Construction du Nord de la Frances et des Mureaux modelo 17 ¿Fue este un último guiño gallo para sustituir a los ya muy baqueteados Breguet XIX españoles? Lo que es cierto es que en Los Alcázares hubo que esperar al verano para contemplar la última visita de los aviones franceses a España antes del inicio de la Guerra Civil. El 18 de junio de 1936 una escuadrilla de bombarderos Amiot 143 de la 22^a Escuadrilla de Bombardeo hizo escala en el aeródromo murciano en su viaje al norte de África.

(11) Ver, Warleta Carrillo, José: “Ysmael Warleta de la Quintana”. *Aeroplano* nº 25. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 2005; p.83.

(12) Según Jean Massé, seis Amiot 143 (números 101 a 106) estaban preparados en Villacoublay a primeros de agosto de 1936 para salir a España junto a un Breguet 413, pero al final la empresa francesa los retuvo por problemas con los intermediarios de compras del armamento dirigido a España. *Des avions pour l'Espagne! La guerra civil aérea en Espagne vue de France*. Les Presses Littéraires. Saint-Estéve, 2006; p.29.

(13) El 18 de junio de 1936 se produjo la llegada de los últimos aviones franceses antes del estallido de la guerra: una escuadrilla de doce Amiot 143 de la 22^a Escuadrilla de Bombardeo aterrizó en Los Alcázares en su viaje al norte de África.



Foto 13: Les Mureaux 117 (Archivo General de la Región de Murcia/Fondo Miguel Galindo).

A la vista de los hechos expuestos, es evidente que al principio del verano de 1936, París se había dado por vencido pero, lo que menos se podían esperar las industrias aeronáuticas francesas es que, a partir del 18 de julio de 1936, a fin de frenar al ejército sublevado, Madrid, apelando a la sintonía política de los gobiernos del Fre-

te Popular que gobernaban en ambas naciones, solicitara el suministro urgente de bombarderos Amiot, Marcel Bloch o Potez. Estos aviones eran similares a los que, doce meses antes, se habían exhibido en los aeródromos madrileños, habían sido acogidos en la base aérea de Los Alcázares y sobrevolado los cielos de Murcia.



Foto 14: El Wibault 283 L'Infatigable en Los Alcázares, febrero de 1936. Foto M. Murillo.



Foto 15: Personal de Los Alcázares (el soldado Miguel Galindo, segundo por la derecha) se fotografían frente a una avioneta Deportiva Caudron Luciole (Archivo General de la Región de Murcia/Fondo Miguel Galindo).

Ricardo Montes Bernárdez¹

Vuelos y aeródromos diversos en la región de Murcia: Latécoère, Lébor, Alcantarilla, El Palmar, Cieza, Campotejar y Cañaverosa. Vuelos aerostáticos. Pilotos

Resumen: Desde 1912 vemos los primeros aviones sobrevolando sobre la ciudad de Murcia y su área metropolitana. Destacamos los vuelos sobre la región de la Compañía Latécoère, así como los aeródromos cercanos a la capital regional entre 1936 y 1939.

Palabras clave: Aeródromos, vuelos, Murcia, Guerra civil, pilotos

Abstract: Since 1912, the first airplanes have been seen flying over the city of Murcia and its metropolitan area. Notable among these are the flights by Latécoère over the region, as well as the airfields near the regional capital between 1936 and 1939.

Keywords: Airfields, flights, Murcia, Civil War, pilots.

Vuelos y aterrizajes por tierras murcianas

Compañía Latécoère²

La primera noticia de vuelos de esta Compañía francesa, en la que pilotaba Saint Exupéry,³ autor de *El principito*, que sobrevoló Murcia varios años semanalmente, nos lleva a 1919 con un aterrizaje forzoso, por falta de combustible, de un avión de la Compañía Latécoère en un sembrado, en el saladar junto a Totana (actual polígono industrial), antiguos campos de sosa y barrilla. El evento tuvo lugar el 16 de octubre de 1919, en La

Hoya, junto a la granja de los condes de San Julián (Pérez de Meca).⁴ El piloto era Didier Daurat (1891-1969), pionero del correo aéreo francés y futuro primer director del aeródromo de Málaga. Amigo y formador, como pilotos, de Saint Exupéry y Henri Guillaumet.

En febrero de 1921 sufría problemas un avión en Mazarrón, viéndose obligado a aterrizar. Decenas de curiosos de todas las edades y, por supuesto, la Guardia civil, acudieron a contemplar el aparato y posar en una foto para el recuerdo.

(1) Doctor en Arqueología e Historia Antigua. www.ricardomontes.es

(2) Pilotos de la Compañía Latécoère, entre otros: Jean Lascaut, Jean Dombray, Jacques Berniz, Luciano Guenard, Louis Delrieu, MJ. Durand, Pierre Deley, Henri Lemaître, Jean Mermoz, Henri Guillaumet, Pierre Bente, Georges Payon, Reine, Gindener, Louis Debien, André de Pecker, Bontete, Louis Vernier..., y los españoles Antonio Iturbe, el almeriense y socialista Ernesto Navarro Márquez (1899-1984), Pedro Clavel, Antonio Lozano Campos (Nacido en Alicante en 1903, acabará afincándose en Lorca) ...

(3) El escritor Saint Exupéry nació en Lyon en 1900, falleciendo en 1944. El piloto alemán que lo derribó fue Hors Rippert. En 1921 conseguía la licencia de piloto, siendo contratado por la Compañía Latécoère, en 1926, que prestaba servicios de transporte de mercancías y correspondencia desde Marsella y Toulouse hacia Casablanca, Tánger o Saint Louis en Senegal. Por ello sus vuelos atravesaban los cielos de Murcia todas las semanas. Muchos aviones sufrieron accidentes y acabaron estrellándose o realizando aterrizajes de emergencia en Cabezo de Torres, Mazarrón, Alhama de Murcia, Santomera, Alcantarilla, Totana.

(4) Sánchez Abadie, E (Papageno) 2019 “Aterrizaje de un avión en el Campo de Lorca”. *Revista La Placeta* nº 65. *El Liberal* 17-10-1919. Agradecemos la información a Miguel Puchol y Manuel Muñoz Clares.



Breguet XIV de la Compañía Latécoère, aterrizaje en Lorca, en 1919
Foto Pedro Menchón. Archivo Municipal de Lorca.



Biplano en Mazarrón del correo
Alicante a Casablanca. Febrero de
1921. Archivo Mariano Riquelme.

Corría el mes de diciembre de 1922 cuando un aeroplano de la Compañía sobrevolaba Lorca, cuando una avería del motor obligaba al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia, resultando herido el aviador, ya que el viento reinante provocó que aterrizará boca arriba.⁵ Otro tanto pasaba en febrero de 1924, cuando realiza un aterrizaje de emergencia un vuelo de correo postal desde

Francia a Marruecos, en el Canal Rubio de Totana, siendo su piloto Letellie.⁶ (En abril de dicho año un aeroplano Bristol, ajeno a la Compañía Latecoere, tenía un accidente sobre Cartagena, a bordo iban el piloto ruso Jukajs y el soldado Manuel Rodríguez, ambos heridos fueron trasladados al Hospital Militar).⁷ Dicho año de 1924 la Compañía establecía el servicio de pasajeros entre Alicante y Orán, los martes, viernes y domingos.⁸ Corría el año de 1925 cuando un avión de esta Compañía aterriza de emergencia en La Majada de Mazarrón.⁹

En junio de 1926 se sucedieron dos aterrizajes de emergencia, en el primero, con el nº 124, no hubo heridos, avisando el piloto a la base de Alicante para que enviaran otro aeroplano. Llegado el aeroplano nº 190, de la Compañía Latécoère aterriza en Alcantarilla, por diversos problemas, cayó desde 100 metros de altura, era su piloto Ramón Cartin, que resultó herido de gravedad, junto con su mecánico.¹⁰

(5) *La Correspondencia de España* 6-12-1922

(6) *El Liberal* 15-2- 1924

(7) *El Liberal* 10-4-1924

(8) *La Verdad* 20-3-1924

(9) *La Verdad* 6-11-1925

(10) *Heraldo Alavés* 1-6-1926. *La Voz de Asturias* 1-6-1926. *La Prensa* 2-6-1926. *El Día* 3-6-1926. *Levante Agrario* 1-6-1926



Biplano de la Compañía Latécoère en aterrizaje forzoso en Alcantarilla en 1926. Archivo Caride.

Para octubre de 1926 un aeroplano de Latécoère aterriza violentamente a las afueras de Fuentel Álamo.¹¹



Pierre Latécoère con una de sus aeronaves en 1919.

En el Cabezo de Torres aterriza un aeroplano en julio de 1927.¹² En 1928 ocurría otro tanto en Santomera, en un vuelo de Marruecos a Alicante.¹³ En enero de 1931, en la cercana Alhama, un avión de la Compañía Latécoère, tripulado por Ibeassy Morfasma, aterriza de emergencia, debido a la niebla.¹⁴ En todos los casos los aparatos serán custodiados por la Guardia civil de la localidad de aterrizaje.¹⁵

Aeródromos durante la Guerra Civil

Aeródromo de Totana

Algunas publicaciones mencionan la existencia de una pista de aterrizaje desde 1928, si bien no contamos con la documentación pertinente. Corría el año de 1933 cuando se realiza el primer intento de construir pistas de aterrizaje (Espinoza y Cayuela: 2010. En el aeródromo de Totana, o pista de aterrizaje, en 1934, por falta de gasolina, aterriza el avión militar Breguet, procedente de Granada, iba camino de Los Alcázares.¹⁶

Se constituyó oficialmente el aeródromo a comienzos de 1937. Constaba de dos pistas: Una pista orientada E-W, de 1200 metros, posteriormente ampliada a 1.260 metros, y una segunda pista, orientada, de 885 metros, posteriormente ampliada a 1.100 metros. Pero los antecedentes los encontramos en las actas capitulares de 1933, en los siguientes términos:

«Se da cuenta de la carta que dirige a esta alcaldía el señor jefe de Aviación Militar de Madrid, en la que participa que para poder

(11) *El Liberal* 7-10-1926

(12) *El Tiempo* 10-7-1927

(13) *El Liberal* 27-12-1928. *Las Provincias* 28-12-1928

(14) *El Liberal* 10-1-1931. *El Tiempo* 10-1-1931. Tres años antes otro avión de la misma Compañía aterriza en Santomera. *El Liberal* 27-12-1928

(15) Debido a sus numerosos vuelos sobrevolando España, la compañía Latécoère estableció en Alicante una base el 23 de febrero de 1919 en el aeródromo de Rabasa, situado en el actual término municipal de San Vicente del Raspeig. Este aeródromo fue creado como escala en la ruta aérea regular entre Toulouse y Casablanca. En 1927, la actividad se trasladó al aeródromo de El Altet.

(16) *El Tiempo* 20-2-1934

llover a cabo el contrato de arrendamiento con los propietarios, para el Campo de Aterrizaje en ésta, precisaba que este ayuntamiento se comprometiera a afirmar el camino vecinal del Hornico y acordara que el camino de carros llamado de La Fontanilla fuera suprimido...».¹⁷

«...este Ayuntamiento tomó el acuerdo de ejecutar las obras de arreglo del firme del camino de Hornico y la desviación del de la Fontanilla, significando, además, que estando próximo a terminarse el arreglo de los terrenos de este Aeródromo, convendría activar en lo posible las indicadas obras a fin de poder utilizarlo como campo de aterrizaje. Igualmente se da cuenta de la carta de Don Luis Melendreras, en la que informa que han sido ya invertidas en dejar en condiciones un trozo de 700 por 600 metros para el Campo de Aviación de este término ... en la seguridad de que quedará uno de los mejores de España, por lo que, de momento se necesitaba que este Ayuntamiento dispusiera no fuera utilizado por los vecinos el trozo del camino de herradura llamado de "La Fontanilla" que atraviesa dicho Campo sustituyendo..., estimando que para ello podría este Ayuntamiento autorizar al Guarda de Don Andrés Cánovas Gil, Ginés Lardín Méndez, el que guarda la finca del Colmenar, a fin de que prohíba dicho paso...»¹⁸

Para albergar al personal, desde 1937, que se calcula estaba compuesto por cerca de 200 hombres, de las que 20 serían pilotos, disponían de la casa conocida como de San Luis, así como de diversos hangares. Los aviones se estacionaban en los laterales de la pista, aprovechando los campos de olivos, que les proporcionaban cierto camuflaje. El aeródromo contaba además con un refugio antiaéreo. La comandancia del aeródromo se situaba en el casco urbano de Totana, en la casa del mazarronero Mariano Vera Vivancos y su esposa Carmen Aledo, también se utilizaron otras casas como la casa de la Charca o las conocidas como del "Huerto del general Aznar" para alojar al personal.



Mariano Vera en La Bastida. AGRM. 1944.



Aeródromo de Lébor. Archivo Alfonso Cayuela.

En el aeródromo se ubicó la Escuela de Polítores, que contaba como aviones de entrenamiento diez De Havilland DH.89 "Dragon Rapide" y tres De Havilland DH.90 "Dragonfly". Se trataba de aviones de manufactura británica, destinados a un uso civil, pero que por las necesidades de la época fueron adaptados artesanalmente a labores de bombardeo. También se tiene testimonio de la presencia de aviones de caza Polikarpov I 16 "Mosca".



Sello del aeródromo. Archivo Domingo Espinosa.

(17) Información facilitada por Juan Cánovas Mulero. AMT. A.C. Leg. 44, (Capitular de 25-X-1932 a 26-V-1933), 3-III-1933, f. 124

(18) AMT. A.C. Leg. 44, (Capitular de 2-VI-1933 a 19-I-1934) 9-VI-1933. Folio 11. V

Parte del personal de la base estuvo compuesto por **Francisco Meroño Pellicer** (a) Diablo Rojo, nacido en Mula en 1917, incorporándose al comienzo de la guerra al aeródromo de Los Alcázares, se le atribuye el haber derribado una veintena de aviones franquistas, terminando la contienda siendo capitán, falleció en Moscú en 1995. La escala de mando del aeródromo de Lébor estaba encabezada por el capitán **Alfonso Alarcón Sarabia**.¹⁹ Este era un militar originario de Totana, donde nació en 1895. En los años 20, se enrola en el ejército, teniendo una actuación relevante en la guerra de Marruecos como piloto de bombarderos. Al inicio de la guerra, tenía el grado de teniente de ingenieros en la base de Los Alcázares,²⁰ fue nombrado capitán y Jefe del campo de Lébor. El sargento **Leopoldo Sepúlveda Gómez** nacido en 1916 en Don Fadrique de Toledo. Cabo primero, ya en la guerra, en el recién creado aeródromo de Alcantarilla, ascendiendo a sargento, con sólo 21 años.²¹ **Crescencio Ramos Pérez**, natural de La Parra de Arenas de San Pedro (Ávila, 1901-1989), era uno de los personajes más conocidos dentro de la aviación española. Llegaría a ser general de aviación. Fue laureado con la Medalla Militar Individual por su heroísmo previo en la guerra de Marruecos en 1923, siendo sargento. Hombre de acción y a la vez intelectual, miembro del Partido Comunista.



Crescencio Ramos.

En marzo de 1939 se organiza la huida de los cuadros comunistas, desde Totana. Para ello un comando de la 206 Brigada Mixta, con los hombres de **Artemio Precioso**, tomó el aeródromo de Totana. El 24 de dicho mes, a las 6 de la mañana, partían tres aviones de ésta escuela de vuelo, en dirección a Sidi-bel-Abés, en Argelia. A bordo iban José A. Uribe, Pedro Fernández Checa, Palmiro Togliatti, Fernando Claudín, Crescencio Ramos Pérez, Federico Melchor y Jesús Hernández Pérez entre otros. Al llegar serían detenidos y llevados a la prisión de Orán.

El personaje más importante de este grupo era **José Jesús Hernández Tomás**, nacido en Espinardo, Murcia, el 19 de febrero de 1907.²² Miembro del PCE. Dirigió Mundo Obrero en 1936. Fue ministro de Instrucción Pública, Bellas Artes (1936-37) y Sanidad (1937-38), con los gobiernos de Francisco Largo Caballero y Juan Negrín. Compartió parte de su vida con Aurora Andrés Urquiola (1912-), con la que tuvo una hija en Madrid, Esther (1935-1995).²³



José Hernández Tomás.

Alcantarilla, aterrizajes y aeródromo

El aviador francés, afincado en San Sebastián, aventurero y exhibicionista, Leoncio Garnier (1881-1963) sobrevuela Alcantarilla en septiembre de 1912, tras pasar previamente por Murcia y Cartage-

(19) Hijo de Pedro Alarcón y Ginesa Sarabia. Se formó en la Escuela de Aviación de Gamonal, Burgos

(20) AGRM Audiencia 6405/118

(21) AGRM. Prisiones 49870/29 y 48

(22) Montes Bernárdez, R 2018 *Historias de Murcia verdaderas y..., verdaderamente falsas*, edita Diego Marín. Murcia

(23) La pareja de Jesús Hernández y su hija Esther saldrían de España, camino de México, donde arribarían el 19 de abril de 1940. Jesús, tras su aventura política en Moscú, acabó emigrando a México, donde se casó, en diciembre de 1948, con Lourdes Cemborain y Bergada, natural de Mazagan (Marruecos). Falleció el 11 de enero de 1971. Por su parte, la hija de su primera pareja, Esther casó con Sergio Bustamante, con el que tuvo por hija, en 1968, a Aurora Bustamante Hernández, actual dirigente del PRI, en Sonora.

na²⁴, y lucirse también en San Sebastián, Pamplona, Madrid, Lérida, Albacete, Vitoria o Canarias.



El piloto Garnier y su esposa Sara Somach.

En agosto de 1936 se crea el aeródromo militar de Alcantarilla junto a la vía del ferrocarril, informado de dicho evento José Moreno Galvache (1897-1942), farmacéutico, alcalde y diputado por Unión Republicana. Fue sede de las escuelas de vuelo elemental durante el periodo de la República. El mismo año de su construcción inicia los vuelos, estando dotado en los primeros momentos de la guerra con aviones biplanos *De Havilland*, para los alumnos y *Polikarpov I-15* conocidos vulgarmente como “chatos” I-16 “moscas” para el profesorado, contando con el apoyo de pilotos rusos.

Entre los pilotos contamos con el capitán sastanderino Alfredo Cervera Pérez (1917-2008), ligado como profesor de vuelo a Alcantarilla. Temporalmente pasaron por este aeródromo el gijonés Plácido Huerta Varela (1917-1942), el vasco José Luis Aresti Aguirre, el catalán José Falcó Sanmartín, Fernando Sánchez Monteagudo, José Ruiz Portillo, Amadeo Torrent Ramiro, Aquilino Ruiz Muñoz, Simeón Vaquerizo Garcillán (Segovia 1919-2003) y José Viladegut Ros. Entre los pilotos murcianos que pasaron por esta localidad contamos con el cartagenero Blas Castejón Esparza, Francisco Fernández Nicolás (Murcia 1918), y el murciano Francisco Alarcón Ríos.

Los pilotos rusos, destinados en Alcantarilla, solían acudir a tomar café al pequeño bar conocido como “La caja de mistos”, junto al cine Iniesta, en la calle Mayor.²⁵ Entre los soldados presentes en el aeródromo se encontraban José Chamizo Parreño (Málaga 1923-2019), Francisco Gómez Conejo y Félix Díaz Alonso, nacido en Lugo (1919-2020).



Aeródromo de Alcantarilla. Eduardo Batan con mecánicos del aeródromo. 1939. AGRM.

Destacamento de Aviación de Los Jerónimos

A fines de agosto de 1936 el ayuntamiento de Murcia incautaba el monasterio de Los Jerónimos, en la pedanía de Guadalupe. Se instaba en el edificio y tierras anexas un Destacamento de Aviación, ligado al aeródromo de Alcantarilla. Ejerció de Comisario político Carlos Sacanell Lázaro (Zaragoza 1892-1947) y de comandante Ignacio Butragueño Colorado (Madrid 1900-1944). Contó con radio militar, banda de música, equipo de fútbol e incluso un grupo artístico ligado a la Escuela de Capacitación.

Entre los que pasaron por estas instalaciones, que llegaron a contar con cerca de 200 alumnos, contamos con José Nogales Valenzuela (ametrallador), Luis Bravo Martín, Rafael Vela Bermúdez, Antonio Oliver González, Manuel Hoyos, Juan Crespillo García, José Gómez Gil, Gerardo Martín Pérez (cabo, Valladolid 1914), Pedro Fuentes Rodríguez (teniente, Santa Cruz de Tenerife 1920), Federico Nieto Monsalvo (sargento, Madrid 1917), Francisco Morales Serna (sargento), Luis Machado de Rojas (periodista), José Antonio Cano Arnaiz (1916-2000), Gerardo Martín Pérez (mecánico), Miguel Velló Benavent.²⁶

Tras los cursos de teoría, en Los Jerónimos o San Javier, los aspirantes a piloto eran enviados a la URSS, a realizar varios meses de prácticas de vuelo. Conocemos hasta cuatro promociones que lo hicieron. Los de la primera (unos 190 jóvenes) partieron desde Cartagena, el 18 de enero de 1937, en el vapor *Ciudad de Cádiz*, de la Compañía Trasmediterránea, hasta Odessa, estando al fren-

(24) *El Eco de Cartagena* 31-7-1912. *El Tiempo* 17-9-1912

(25) Información facilitada por Pedro Cascales. Tras la guerra fue encarcelado en Totana, con otros pilotos, estaba casado con Alicia Ortiz. AGRM Prisiones 41800/32

(26) *Nuestra Lucha* 14-1-1937; 11-7-1937; 6-12-1938. *El Liberal* 23-8-1936; 16-4-1937; 30-5-1937; 5-6-1937. *Confederación 10-6-1937*

te de la expedición Manuel Cascón Briega, regresando por tandas. Una vez allí eran conducidos a la Escuela Militar de Vuelo nº 20, en Kirovabad (Azerbaiyán), a más de 4200 kilómetros de sus casas, o a Járkov (Ucrania). La segunda promoción (cincuenta fueron a Járkov) y tercera (ciento ocho, la mitad desertaron) partieron de Barcelona hacia Marsella, en el vapor francés *Teóphile Gautier*, y de aquí a Odessa, para seguir rumbo a Kirovabad o Járkov. La cuarta promoción (con unos 190 jóvenes) partió a fines de 1938 en los buques *Kooperatsia*, *María Ulianova* y *Smolny*, dado que el final de la guerra civil les pilló en la URSS, no retornaron.

El aeródromo de El Palmar

Los terrenos ocupados por el campo de aviación de El Palmar, en 1936, ocuparon un antiguo palmeral que englobaba el cementerio parroquial.²⁷ Aquí estuvieron los aviadores de El Palmar Juan de Dios Bernal Navarro (nacido en 1920, tras la guerra seguirá afincado en El Palmar) y Francisco Espinosa Torres. También estuvieron en El Palmar los pilotos Vicente Hernández García, José Luis Portillo, Fernando Sánchez Monteagudo, José Vela Díaz (nacido en Lorca en 1890, juez municipal de Totana en 1936, tras la contienda formará parte de la primera Patrulla Acrobática, afincado en Alcantarilla), Manuel González Docampo y posteriormente el gallego Eduardo Batán Fernández (Orense 1918-1947), casado desde 1941 con María Saura González (1921-2004), mecánico de aviación destinado en el aeródromo desde octubre de 1939.



Eduardo Batán Fernández con un grupo de mecánicos. AGRM.

Poco después de terminada la guerra, empezó el proceso de conversión del campo de aviación de El Palmar a aeródromo propiamente dicho. En mayo del 1939 se formó el Grupo de Escuelas de Levante, compuesto por: Escuela de Transformación (ubicada en San Javier), Escuela Elemental de Pilotos, número 1 de Alcantarilla y Escuela Elemental de Pilotos número 2. Estaban dirigidas por Luis Bengoechea Bahamonde (Santoña 1907-1977), teniente de aviación desde 1932 y teniente coronel desde 1945.

El futuro aviador tras pasar por las escuelas pasaba a la de Transformación, en San Javier. Desde allí salían los alumnos clasificados en sus características de pilotos de caza y bombardeo. Al desarrollarse el Ejército del Aire, fue necesario al de San Javier dotarlo de una academia general de oficiales, creándose finalmente en 1943.

Los cursos duraron hasta el año 1945, tras crearse la Academia General del Aire. De esta manera, la Escuela Elemental de Pilotos número 1, de Alcantarilla, pasó en el año 1947 a ser Escuela Militar de Paracaidistas y la Escuela Militar de Pilotos número 2, de El Palmar, se transformó en la Escuela de Suboficiales, impariéndose cursos diversos. Por Orden circular de 27 de agosto de 1949 la Escuela del Palmar pasaba a ser independiente de la de Alcantarilla, creándose la Escuela de Suboficiales del Ejército de Aire del Palmar (Murcia). En 1950, la Escuela de Suboficiales de El Palmar se trasladó al Aeródromo de Los Alcázares, quedando entonces El Palmar como Aeródromo auxiliar de la Escuela Militar de Paracaidismo.

Aeródromo de Cieza

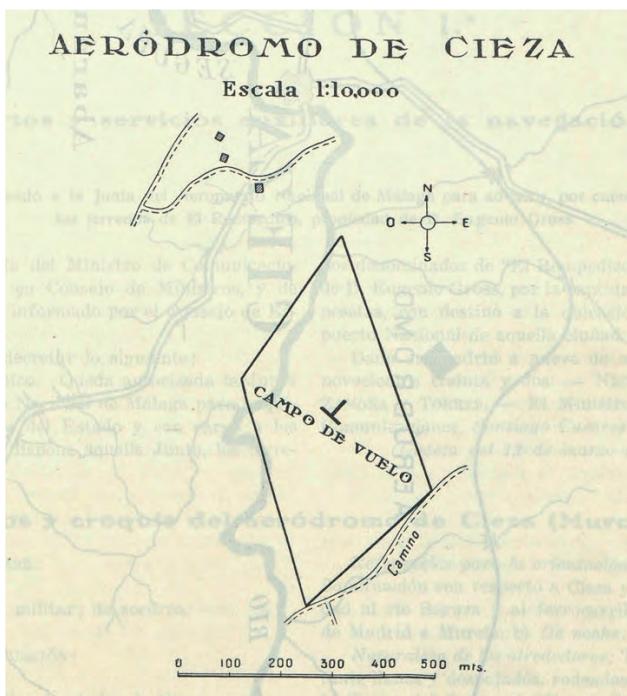
Situado a unos seis kilómetros de Cieza, entre el Hacho y la Carrichosa, cerca del apeadero de la Macetúa. Ya existía en 1924, cuando aterriza en el mismo, por una avería en el motor, un aeroplano que, procedente de Madrid, se dirigía a Los Alcázares, tripulado por los oficiales Alejandro Más de Gaminde (1892-1960) y José M^a Aymat Mareca.²⁸

Fue descrito en 1932, situándolo entre el río Segura y la línea de ferrocarril que une Murcia con Madrid, entre la Sierra del Buey, Sierra de la Pila, El Atalayón, Sierra del Lloro y El Alporchón, con unas medidas de 250 por 230 metros. En el suelo, para el aterrizaje, se marcó en blanco una T de gran tamaño. No disponía de teléfono ni de telégrafo.²⁹

(27) Según estudio de Félix Martínez Martínez.

(28) *El Liberal* 7-2-1924. *El Tiempo* 6-2-1924

(29) *Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica civil*. Marzo de 1932, páginas 66-69. Información facilitada por José Olivares



Fue bombardeado por la escuadrilla de aviones alemanes Junkers Ju-52, con el capitán sevillano Alfonso Carrillo Duran (1899-1987) al frente, el 18 de octubre de 1936, con el convencimiento de que se estarían montando aviones. Para 1937, en el lugar, se instalaba una fábrica de armamento, con varios cientos de trabajadores procedentes de Sagunto. En este aeródromo se montaba material de guerra soviético, con destino a Madrid.

El aeródromo de Campotejar, Molina de Segura³⁰

A partir del 4 de agosto de 1936 se crean nuevas escuelas para el entrenamiento de pilotos. Y es aquí cuando se decide la construcción del aeródromo de Campotejar con refugio subterráneo. Para llevarlo a efecto se contrató, como capataz y coordinador de la obra, a Francisco Carbonell Ferre vecino del caserío. Estaba terminado a mediados de octubre cuando llegaron los primeros aviones rusos para ser montados y probados.

La llegada de doce aviones desmontados, pro-

cedentes de la unión soviética llegó al puerto de Cartagena el 16 de octubre.³¹ Ese mismo día llegaron 150 miembros de las Fuerzas Aéreas soviéticas al mando del coronel Jacob Smushkiévich (1902-1941), militar de origen judío-lituano, conocido en la guerra civil española como general Douglas.



Jacob Smushkiévich.

Según el militar e historiador Ramón Salas Larrazábal (1916-1993), algunos de los primeros caídas se montaron en el aeródromo denominado de Archena.³² El 16 de octubre habría salido un tren de Cartagena cargado con 39 vagones de material de aviación con dirección a Archena. Los alumnos de las escuelas pasaban por las diferentes fases de las mismas según la capacitación y especialidad que escogían. Una vez aprendido lo más elemental de pilotaje en Alcantarilla, pasaban a La Ribera en donde se decidía el personal de tropa del ejército voluntario, reemplazo ordinario y movilizados orientación con el curso de transformación. Desde junio a diciembre de 1938 el cuadro eventual de La Ribera se trasladó al aeródromo de Archena, temporalmente, pero no había Chatos, ni aviones de caza.³³ El campo de operaciones estaba formado por tres pistas, con un edificio pabellón para 10 pilotos y aproximadamente 160 hombres.³⁴

(30) Medina Tornero, ME. 2017 *Archena 1931-1945. Segunda República, Guerra Civil y Primeros Años de Posguerra*. Universidad de Murcia

(31) A los tanques y aviones rusos llegados a Cartagena se les denominó "la mantequilla rusa".

(32) La Base de Archena aglutinó una buena cantidad de tanques, el Comisario Delegado era Ángel Martínez y uno de los capitanes Rafael Barrio Barquero. Fue preparada por Rafael Sánchez Paredes desde septiembre de 1936 al que se le unirían Alfonso Arana, Vicente Paredes, Carlos Faurie y Manuel Cristóbal. En octubre de 1936 llegaban a Cartagena, con destino a Archena, en el mercante Komsomol, cincuenta tanques y cuarenta vehículos blindados rusos.

(33) Archivo Histórico del Ejército del Aire. Sección Militar. Servicio Fotográfico nº 300, serie 25^a. Asunto: Aeródromo de Archena, 29-4-1939 (nº ficha 9121).

(34) En un documento fechado el 10 de abril de 1939 en la finca de Los Llanos (Albacete) y firmado por Luis Llorente, Comandante Jefe de las Fuerzas Aéreas de Ocupación, se relacionaban un total de 169 aviones, avionetas y motores y el estado de conservación en el que se encontraban.

Al menos una treintena de pilotos españoles pasaron por este aeródromo, entre ellos: Marcos Garrido Regués, Emilio Gazol Abad, José M^a González Montero, Mario Hernández Bueno, Rafael Jiménez Yebenes, Modesto Cabrera Muñoz, Ceferino Casado Escobar, Francisco Corella Ferri, José Díaz Calero, Enrique García Jover, Benito Garrido Corona, Aquilino Ruiz Muñoz..., entre los murcianos sabemos de su presencia de Lucas Bueno Martínez, Antonio García García, Juan Pedro García Ortiz, Alfonso Sánchez Martínez, Santiago atorre Martínez, Pedro Latorre Martínez, Pascual López López, Ginés Martínez Bernal y José Moreno Ayala.

Cañaverosa

La familia Payá, Joaquín Payá López y su hijo Joaquín Payá Navarro, disponían de una finca

de grandes dimensiones en Moratalla, se trataba de Cañaverosa. Payá Navarro ya era piloto civil en los años treinta y dado que vivían afincados en Madrid, acabaron construyendo una pista de aterrizaje en dicha finca, para realizar viajes entre ambas poblaciones.

Joaquín Payá Navarro había nacido en Shanghái en 1898, en la embajada de España. Se casaba el 16 de diciembre de 1929 en París con Violette Meillon Elmer, hija del doctor A. E. Meillon, en la iglesia Saint Pierre Chaillot.³⁵ Nació Violette en Francia en 1908, falleciendo en Murcia el 4 de marzo de 2002...

Fue el primer piloto civil de Murcia. De Madrid baja a sus tierras en su avioneta personal, una AVRO 504, aterrizando en una pista de su finca de Cañaverosa.³⁶



Joaquín Payá Navarro y su esposa Violette Meillon Elmer, años treinta. Avioneta AVRO 504. Diseño de 1913.

En 1958 creaba el Aero Club La Cierva, con Ramón Illán Arriero, Juan Salinas Salinas, siendo profesores José Valcárcel Navarro, Cristóbal García Lisón, Mariano Ruiz Lianó.³⁷

Globos aerostáticos y grotescos en los cielos murcianos

La primera ascensión militar, realizada en España, se remonta a fines de 1889. Pronto se vio la

necesidad de la fabricación y aprendizaje de la conducción de los globos aerostáticos, creándose, en 1893, un parque aerostático en Madrid, creándose otro en Guadalajara en 1896. Entre tanto el teniente coronel José Suárez de la Vega y Lamas escribía el libro "La aerostación militar", en 1887, y "Los globos en la guerra", en 1899.

Por su parte, el militar Alfredo Kindelán y Duany³⁸, que acabará rigiendo los destinos del aeródromo de Los Alcázares, obtuvo el título de piloto de globo aerostático en 1901, participan-

(35) *El Liberal* 26-11-1929. Fueron testigos de la boda Santiago Alba y Sánchez Guerra

(36) La finca, en el siglo XIX, pertenecía al conde de Luna, título ostentado en 1874 por M^a del Rosario Téllez-Girón y Fernández de Velasco y Luis Roca de Togores. Ese año la ponían a la venta, de la mano de su administrador, el caravaqueño Pedro Jaén Briceño, casado con Juana M^a Hervás. Pasó a manos del comerciante valenciano Luis Alcayde Peris, a comienzos del siglo XX, al menos hasta 1919.

(37) Línea 10-3-1967.

(38) Nacido en Santiago de Cuba en 1879, casado en 1910 con la burgalesa Dolores Núñez del Pino y de Arce. Falleció en 1962, en Madrid. Estaba en posesión de dos cruces blancas y tres rojas del Mérito Militar; una cruz blanca y otra roja del

do, en 1908, en la copa Gordon Bennet, de globos aerostáticos, pilotando el globo *Valencia*. Llegó a realizar más de sesenta vuelos en globo. Por otra parte, realizaría la travesía en globo aerostático de Cartagena a Madrid, en 1907, año en el que realizaría también la ascensión en el globo *María Teresa*, en Valencia camino de Ibiza, si bien acabó en Garrucha, Almería, siendo recogido, en el mar, por el vapor inglés *West Point*, capitaneado por John Rodz. El globo y Kindelán fueron trasladados hacia la provincia de Murcia, vía Lorca, quedando el globo depositado en la estación de **Alcantarilla**, embarcándose en un tren, hacia Madrid, días después.³⁹ En 1908, junto al general Pedro Vives y el mecánico Joaquín Quesada, acudía a París, a comprar un dirigible, al que bautizarían con el nombre de *España*.



Alfredo Kindelán en 1907.

La primera referencia de globos en Murcia la encontramos en las fiestas del barrio de Santa Eulalia de **Murcia**, en julio de 1877, con un globo aerostático volado al acabar los fuegos artificia-

les.⁴⁰ **Caravaca** se sumaba a los globos aerostáticos en sus fiestas de 1881.⁴¹ En 1882, el aeronauta Pedro Sanz realizó un vuelo en globo en Murcia con motivo de la feria de septiembre. La feria de Murcia, especialmente en el último tercio del siglo XIX, incorporaba espectáculos modernos, y entre ellos se encuentran algunas referencias a ascensiones en globo.

En Águilas, en agosto de 1886, se volaban cuatro globos aerostáticos al son de la música interpretada por la banda musical.⁴² En diciembre de 1890, en las fiestas de La Merced de Murcia, al acabar los actos religiosos y festivos, se procedía a disfrutar de las ascensiones de globos aerostáticos.⁴³ Al año siguiente en la Casa de Misericordia, tras los juegos infantiles, se lanzaban al aire vistosos globos aerostáticos en el patio del establecimiento.⁴⁴ **San Javier** disfrutaba de la elevación de globos en 1897.

Gran repercusión social tuvo en la ciudad de Murcia la exhibición realizada en su plaza de toros, en noviembre de 1898, por parte del capitán Jaime Sunné Vilaregut, en homenaje al joven abogado José Fayrén Cebrián (1876-1941)⁴⁵, con su globo *El Firmamento*.⁴⁶

En junio de 1900, también disfrutaban de este espectáculo **Yecla** (volverían a elevarse en 1906), y en septiembre se repetía la exhibición en **Alhama de Murcia**, en **Lorca** y **Molina de Segura** (volverían a verse en 1908 y en fiestas patronales sucesivas).⁴⁷ En 1901, para las mencionadas fiestas de La Merced de Murcia, Ricardo Villar Toboso y sus compañeros de estudios Guillermo Bueno y Pascual Ayala, construían un globo de 15 metros de altura y 30 de circunferencia.⁴⁸ **Moratalla** disfrutaría de los globos en septiembre de 1902 y 1903.⁴⁹ Desde 1903 el Tiro nacional de Murcia incorporaba vuelos de globos en algunos de sus actos.⁵⁰ **Cehegín** siguió la estela de Moratalla, incorporando globos aerostáticos en sus fiestas, en

Mérito Naval; dos cruces de María Cristina; medalla de sufrimientos por la Patria; cruz, placa y gran cruz de San Hermenegildo; caballero y oficial de la Legión de Honor francesa, gran cruz del Mérito Militar...

(39) *Aragón exprés* 12-2-1975. *La Región* 26-7-1907. *La Cruz* 20-7-1907. *El Demócrata* 29-7-1907. *La Correspondencia Militar* 29-7-1907

(40) *La Paz de Murcia* 7-7-1877

(41) *El Diario de Murcia* 4-5-1881

(42) *El Diario de Murcia* 14-8-1886

(43) *El Diario de Murcia* 8-12-1890

(44) *La Paz de Murcia* 19-3-1891

(45) Casado con Carmen Arranz Sáez (1878-1960), fue Presidente del Casino, teniente de alcalde del ayuntamiento de Murcia...

(46) *Heraldo de Murcia* 18-11-1898. *El Diario de Murcia* 20-11-1898

(47) *El Diario de Murcia* 21-9-1900; 10-10-1900. *Heraldo de Murcia* 6-10-1900; 19-10-1901

(48) *Heraldo de Murcia* 19-9-1901. *El Diario de Murcia* 20-9-1901

(49) *La Luz de la Comarca* 6-9-1903. *El Liberal* 17-9-1902

(50) *Heraldo de Murcia* 11-6-1903



Cartel anunciador del vuelo en Murcia, el 21 de noviembre de 1898. Archivo Juan González Castaño.

agosto de 1904.⁵¹ Las fiestas de **Librilla** también contaron con tres globos en 1907. En el Barrio de San Antón de **Cartagena** veremos globos aerostáticos en 1910, al igual que en **Espinardo**.⁵² En **Albudeite** los verán en 1911 y en la pedanía de **La Alberca** también los veremos en 1912 y cuatro años después repetirían la experiencia en **Los Martínez del Puerto**, en **Lorquí** y posteriormente en **Beniel** y en **Benijáján**.⁵³

El dirigible "conde de Zepelín" fue visto en **Águilas**, por primera vez, abril de 1929 y posteriormente en mayo de 1930:

1929... Anteanoche a las diez y media apareció en el horizonte, por la parte Sur el dirigible "Conde de Zepelín" siendo advertido por gran público que acudió a nuestro puerto de Levante y Poniente, permaneciendo visible hasta perderse por el Este unos veinte minutos. La silueta del "Zepelín", gracias a la luna que lucía a esa hora, se advertía perfectamente, notándose sus excepcionales dimensiones por la gran distancia a la que

pasó de esta población. Iba empavesado de luces y en la parte delantera se notaban irradiando luz dos grandes refrectores.

1930... Esta mañana a los siete y cuarenta minutos, apareció en el horizonte por Levante el "Conde Zepelín". El paso del dirigible fue presenciado por el vecindario, pues se distinguía admirablemente en todos sus detalles apercibiendo el ruido de los motores. Como unos quince minutos tardó en perderse por la parte de Poniente sobre el mar.⁵⁴

El piloto Félix Gómez Guillamón y Guillamón (1898-1979), el año de 1923, saltaba a la fama, siendo noticia de prensa en toda Europa, el militar segoviano, de origen ricoteño, Félix Gómez, que había ingresado en el cuerpo en septiembre de 1915.⁵⁵ Hijo de los ricoteños Antonio Gómez y Venicia Celestina Guillamón, que se casaban en Ricote en agosto de 1897. Antonio, maestro, era trasladado a Martín Muñoz de las Posadas (Segovia), donde nacería Félix, en junio de 1898.

(51) *La Luz de la Comarca* 28-8-1904

(52) *El Liberal de Murcia* 16-1-1910; 23-9-1910

(53) *El Liberal de Murcia* 6-9-1911; 27-7-1916; 27-9-1916; 21-8-1918.

(54) *El Liberal* 27-4-1929; 21-5-1930

(55) Se casaba en febrero de 1925 con la madrileña Felisa Maraver Verdiguier, siendo su testigo de boda el conde de Romanones. Recibirá la medalla de Sufrimientos por la Patria, la gran Cruz de San Hermenegildo, Cruz de Guerra y la del Mérito Militar, terminando sus días como General de Ingenieros (desde 1956), tras ejercer como gobernador militar en Gerona y Sevilla.



Félix Gómez Guillamón en 1924. Foto de Antonio Cánovas del Castillo (a) Kaulak. BNE.

El 3 de septiembre de 1921, estando de servicio en Melilla, en un globo de observación, un aero-
plano le rompió el hilo de amarre, internándose
sin control en el mar, salvándose al ser recogido

por el cañonero "Lauria". Dos años después, a fin-
es de mayo de 1923, se encontraba tripulando
el globo "Clío", del Parque Aerostático de Guad-
alajara. Con él tuvo un accidente en Córdoba,
mientras realizaba unas prácticas junto a los ca-
pitanes Antonio García y Enrique Maldonado. El
23 de septiembre de 1923 se celebraba en Bruselas
el concurso internacional de globos "Gordon Be-
net", fundado en 1906. Acudían a la cita milita-
res representantes de Estados Unidos, Inglaterra,
Francia, Bélgica, Suiza, España..., hasta un total
de diecisésis participantes.

El día amaneció con fuertes vientos, nubes,
rayos y truenos, consistiendo el concurso en re-
correr la mayor distancia posible, sin tocar tie-
rra. Uno de los globos españoles, el "Fernández
Duro", tripulado Eduardo Magdalena y Besalga
se perdía, siendo encontrado al día siguiente en
Holanda. Mejor suerte corrió el "Hesperio", tri-
pulado por Julio Guillen y Manuel de la Sierra.
Los globos "Genove" y "Número 3" se incendia-
ban, falleciendo los cuatro aviadores. Un globo
belga chocaba contra otro norteamericano.



Félix Gómez, recién ascendido de teniente de
ingenieros a capitán, compartía vuelo con el ca-
pitán Pedro Peñaranda Barea. Sobre su globo, el
"Polar", cayó un rayo que carbonizó a Peñaranda,
lanzando al globo contra tierra. La crónica oficial
de la organización fue la siguiente:

El Polar, navegando sobre Heyst op den Berg, cerca de Malinas, llegó casi a tierra produciéndose una subida brusca hasta los 1200 metros a causa de un excesivo deslastre, causado por caer la arena a pelotones, por

estar completamente mojada; en ésta subida se atravesó la nube a gran velocidad y se produjo una descarga eléctrica, que mató instantáneamente al capitán Peñaranda. El capitán Guillamón observó entonces que salían llamas por el apéndice, casi desesperado, en el cual la técnica aerostática no puede aconsejar maniobra alguna a pesar de lo cual y de un modo intuitivo, realizó una, cuyo resultado a priori no se podía asegurar, pero que providencialmente produjo el mejor que podía esperarse y que le salvó la vida;

inició el desgarre a tan extraordinaria altura, con lo que quitó combustible a la masa en llamas y se salvó la mayor parte de la tela mojada, que tomando la forma de paracaídas contuvo relativamente el descenso y hasta le permitió arrojar gran cantidad de lastre y hacer flexión al llegar a tierra, librándose con una fractura del fémur derecho, herida de la que está en curación en el Hospital Militar de Bruselas...

Meses después del accidente de Bruselas se le concedía la Medalla al Sufrimiento, pensionada, siendo considerado como uno de los más intrépidos aviadores españoles. Sería destinado a Ceuta, pasando posteriormente por otros destinos, como Segovia o Málaga, llegando a ser General.

Una anécdota fatídica de vuelo con globo por tierras murcianas, fue la protagonizada por el comandante burgalés **Benito Mola García** (1885-1928). Desde Madrid, en el globo *Hispania* quiso batir el record de altura, el 15 de septiembre de 1928. Paro las corrientes de viento y la propia altura alcanzada, provocaron su muerte, acabando el globo en Caravaca, siendo encontrado el cadáver por unos carboneros. Su cadáver fue recogido por varios aviadores de Los Alcázares y trasladado en camioneta a Cieza y de aquí a Madrid.⁵⁶



Benito Mola.

Apéndice. Pilotos murcianos republicanos

Entre las decenas de pilotos murcianos ligados a la República mencionamos a: Antonio Aguilar

Ambrosio (Cartagena), Francisco Alarcón Ríos (Murcia), José Alarcón Ríos (Murcia 1917-1995), Alfonso Alarcón Sarabia (Totana 1885), José Albaladejo Madrid (El Algar, Cartagena 1902), Claudio Alfonso Ayala (Ceutí 1915-1989), José Bastida Jiménez (Benijáin 1918-1991), Juan de Dios Bernal Navarro (El Palmar, Murcia 1920), Antonio Bernal Nicolás (Cabezo de Torres 1917), Lucas Bueno Martínez (La Unión 1906), José Calderón Carrión (Cartagena 1911), Roque Carrión Martínez (Cartagena 1916), Blas Castejón Esparza (Cartagena 1915-2014), Francisco Celdrán Ros (a) Paco Maravillas (Los Alcázares), Pedro Conesa Guerrero (Fuente Álamo 1907), Esteban Corbalán Marín (Caravaca 1918-1989), Francisco Chumillas Rubio (Alhama de Murcia), Eleuterio Esteban Soto (La Palma 1916), José Fernández Albaladejo (El Algar, Cartagena 1912), Francisco Fernández Nicolás (Murcia 1918), Miguel Galdino Saura (Torre Pacheco 1916-1997), Antonio García Arce (Benijáin 1916), José García Ballesster (La Unión 1898), Antonio García García (Alhama de Murcia 1917-1992), Juan Pedro García Ortiz (Archena 1915-2009), José García Pardo (Cartagena), José Garre Solano (Cartagena 1918), Esteban Griñán Gómez (Benijáin 1915-1992), Antonio de Haro López (a) Malandrán (Puerto Lumbreras 1899-1937), Pedro Hernández Fernández (El Palmar, Murcia 1917), Juan Hernández Giménez (La Unión 1914-2006), José Hernández Pérez (Murcia), Francisco Ibáñez Molina (Cartagena 1918), Pedro Latorre Martínez (Archena 1910-1971), Santiago Latorre Martínez (Archena 1914-2006), Francisco Lisón Miñano (Albudeite 1918, sargento), Tomás López Alcaraz (Torre Pacheco), Pascual López López (Archena 1894), Juan Lorente Bueno (Cartagena 1919), Juan Manuel Marín (Cieza 1905), Joaquín Marquina Jiménez (farmacéutico, Santomera 1918-1952), Antonio Martínez Arce (Lorca), Ginés Martínez Bernal (Cartagena 1916-1998), Antonio Martínez Cano (Murcia 1912-1996), Jesús Martínez Fernández (Moratalla 1919-2011), Antonio Martínez García (Abarán 1917-1998), Fernando Martínez López (El Algar, Cartagena 1915-1941), José Martínez Martínez (Cartagena 1906), Pedro Martínez Moreno (Lorca 1916), Joaquín Mellado Pascual (Lorca 1904), Francisco Meroño Pelleri (Mula 1917- Moscú 1995), José Molero Meca (Cartagena 1918), José Moreno Ayala (Murcia 1906), Francisco Navarro Chacón (Cieza? 1938), Pedro Navarro de Paco (Cehegín 1915), José Pala-

(56) *El Correo de Mallorca* 18-9-1928. *La Prensa* 18-9-1928. *El Tiempo* 19-9-1928

zón Ros (Guadalupe, Murcia 1916-1983), Antonio Pardo Sánchez (Santiago y Zaraiche 1892), Luis Jorge Poch de Porras (Cartagena 1912), Antonio Ramírez Fernández (Beniel 1911), Mariano Ramos Pérez (San Pedro del Pinatar 1911-1938), Pedro Ródenas Sánchez (Murcia 1915), Ramón Rodríguez Martínez (Cartagena 1915), José Romero Caballero (Yecla 1918), Francisco Rubio Gómez (Librilla 1918), Juan Ruipérez Marín (Cartagena 1918), Salvador Ruiz Fajardo (Cehegín 1917-1943), José Ruiz Jiménez (Beniaján 1919-1978), Mariano Salazar Pérez (Lorca 1918), Juan Francisco Salinas Salinas (Caravaca 1918), Antonio Sánchez de las Matas Gil de Pareja (Cartagena 1906), Alfonso Sánchez Martínez (Cartagena 1918-2006), Alfonso Sánchez Martínez (Cartagena 1918-2006), Andrés Sánchez Sánchez (Moratalla 1916-2010), Pedro Simón López (Cehegín), Antonio Solana Crevillén (Cartagena), Antonio Soto (La Unión 1918-1937), José Vela Díaz (Lorca 1890), Miguel Zamudio Martínez (Puente Tocinos, Murcia 1918-1996).



Antonio de Haro López.

Ametralladores: José Albaladejo Avilés (Cartagena), Federico Antón Lucas (Cartagena 1908), Juan de Dios Bernal Navarro (El Palmar 1920-2017), Federico Caballero Sandoval (Rincón de Seca 1914-1987), Alejandro Catalán Ortúñoz (Cartagena 1904-1994), Joaquín Carrillo Arqués (Patiño 1914-1983), Pedro Egidos Giménez (Las Torres de Cotillas 1917), Andrés Fernández Morales (San Javier 1916-1991), José García Sánchez (Cartagena 1917), Antonio Heredia López (La Unión 1899), Antonio Hernández Celdrán (Cartagena), José A. López Garro (Yecla 1903), Lorenzo Navarro Mulero (Águilas 1902), Juan Núñez Maestre (Cartagena 1916), Blas Paredes Sarabia (La Unión 1919-1976), Rafael Requena Pérez (Ca-

lasparra 1906-1937), Gregorio Segura Sánchez (Cartagena 1910).

Fotógrafos de aviación: Eduardo Más Pérez (Cieza 1908-1983), Fernando Navarro Ruiz (Lorca 1867- Totana 1944), Juan Ruiz Funes Sánchez (Cartagena 1903- México 1964), Antonio Vidal Jiménez (Beal, Cartagena 1912).⁵⁷

Consideraciones finales

Destacamos los vuelos sobre la región de la Compañía francesa de Latécoère, cuyos aviones sobrevolaban Murcia todas las semanas, sufriendo diversas averías y aterrizajes de emergencia en nuestra región, constatándose los casos de Mazarrón, Totana, Lorca, Alcantarilla, Alhama de Murcia, Cabezo de Torres y Santomera.

Además de los importantes aeródromos de Los Alcázares y San Javier, y en menor medida el de Lorca, existieron diversos aeródromos a lo largo y ancho de la región, mencionamos, en los años treinta del siglo XX, el de Lébor en Totana, El Palmar en Murcia, Alcantarilla, Campotejar de Molina de Segura ligado a la base de tanques de Archena, Cieza y el privado de Cañaverosa en Moratalla.

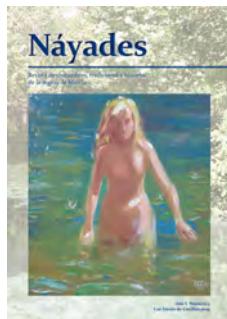
Por otra parte, desde fines del siglo XIX serán comunes los vuelos y exhibiciones de globos aerostáticos y grotescos. Destacamos el accidente mortal del comandante Benito Mola, en Caravaca, y la aventura europea del ricoteño Félix Gómez.

Bibliografía

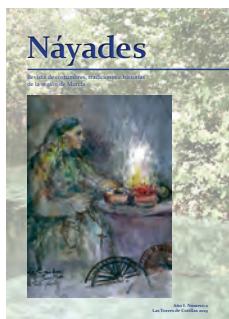
- Cayuela Martínez A. 2010 “El Campo de Aviación de Totana y la Escuela de Polimotores 1936-1939”. *Cuadernos de la Santa*. Nº 12.
- Espinosa Cayuela, D. 2010 “La Escuela de Polimotores de Totana”. *Cuadernos de la Santa*. Nº 12.
- González Castaño, J. 2020 *Cien años de la ciudad de Mula. 1860-1960. Imágenes de una época*. Edita Ayuntamiento de Mula y Academia Alfonso X El sabio. Murcia.
- Medina Tornero, ME. 2017 *Archena 1931-1945. Segunda República, Guerra Civil y Primeros Años de Posguerra*. Universidad de Murcia.
- Montes Bernárdez, R. 2018 *Historias de Murcia verdaderas y..., verdaderamente falsas*. Edita Diego Marín. Murcia.

(57) Parte de estos datos han sido obtenidos del archivo ADAR. Asociación de Aviadores de la República

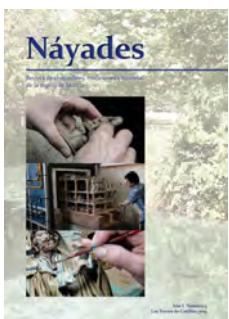
Números publicados:



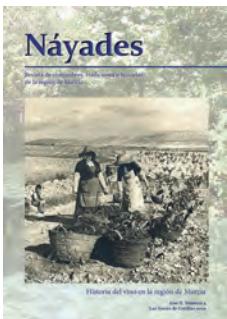
1. Miscelánea



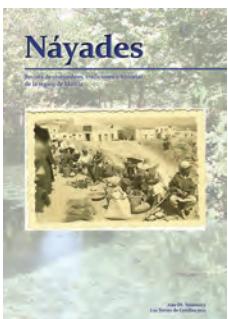
2. El curanderismo en la región de Murcia



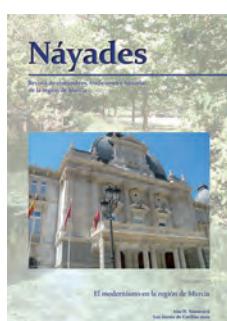
3. Historia del belenismo en Murcia



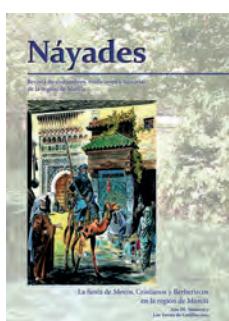
4. Historia del vino en la región de Murcia



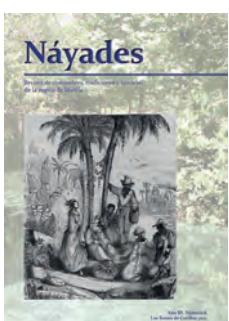
5. Miscelánea



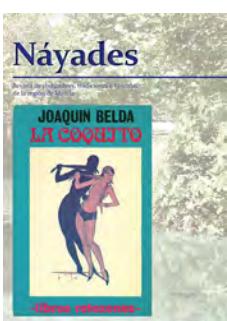
6. El Modernismo en la región de Murcia



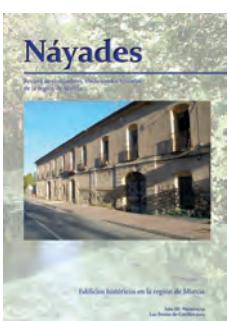
7. La fiesta de Moros, Cristianos y Berberiscos en la región de Murcia



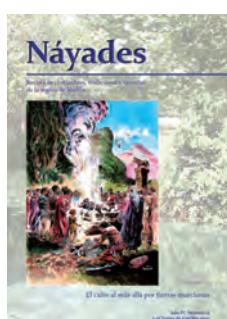
8. La esclavitud en Murcia siglos XVI-XVIII



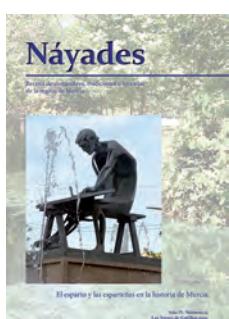
9. Literatura erótica en Murcia



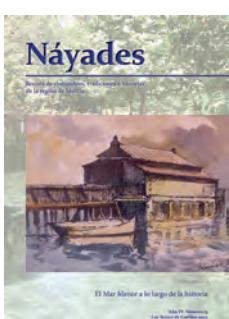
10. Edificios históricos en Murcia



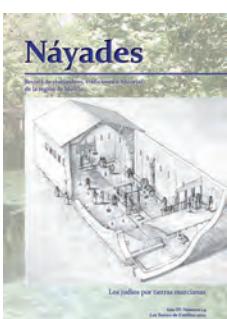
11. El culto al más allá por tierras murcianas



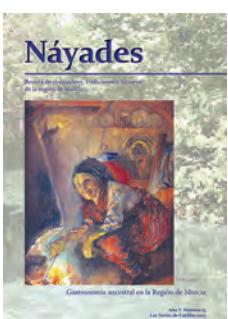
12. El esparto y las esparteñas en la historia de Murcia



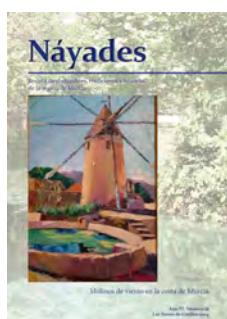
13. El Mar Menor a lo largo de la historia



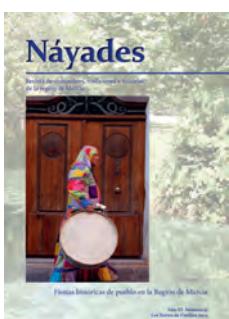
14. Los judíos por tierras murcianas



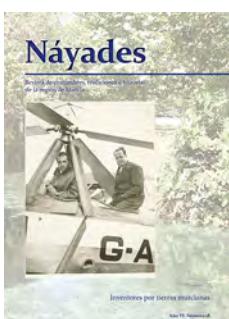
15. Gastronomía ancestral en la Región de Murcia



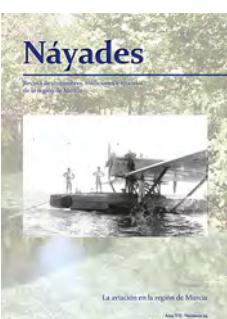
16. Molinos de viento en la costa de Murcia



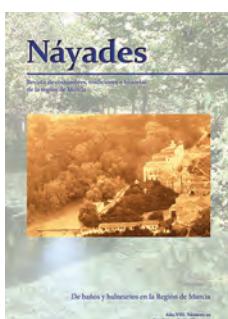
17. Fiestas históricas de pueblo en la Región de Murcia



18. Inventores por tierras murcianas



19. La aviación en la región de Murcia



20. De baños y balnearios en la Región de Murcia

Próximo número:



Ayuntamiento de Los Alcázares
Concejalía de Cultura



Ayuntamiento de
Las Torres de Cotillas
Concejalía de Cultura