

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) *Ibíd.*, 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 aprovecharse 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) Ibidem, pp. 907-908.

(12) Ibidem, 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 capitanía 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 regreso 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 3ª 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 aviaiones 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) *Ibidem*, 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 actuará en apoyo del gobierno en diferentes frentes y posteriormente en la defensa aérea y contra el bloqueo aeronaval. El tándem 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 Delfin, 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 Zapatos 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 continuó 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 Premilitar 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 Bú-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 Suerodiaz. 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 enseñanza 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 Bucker 131, mientras que el viejo material se distribuía por las escuelas de El Palmar y Alcantarilla. Para la enseñanza avanzada se utilizan las Bucker 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: Bucker 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 Tái-billa²⁹, 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, nutriéndose 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 aviones 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 recibirán 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 icono 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 tándem Bücker 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 periodos en los que no se ofertarán plazas. Por

otra parte, todas las plazas se ofertaban para el servicio de vuelo, cubriéndose 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.

Esta década traerá otro cambio importante en el material volante. En 1962 se trasladaron desde la Escuela de Vuelo Básico de Matarán (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 Matarán.



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 1948 ³⁴fue 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) GALLEGU 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. (Dirs.): *Anuario aeronáutico español*, Madrid, Comisariado Español Marítimo, La Editorial Católica, 1951.

(36) BOE 15 de diciembre de 1956.

(37) GALLEGU 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 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 Bückers 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 bajará con respeto 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 41ª 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 D^a 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 abrió 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 D^a 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 Alféreces 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 Villafraía (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 (EUFA) 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 cambió 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 recrudeció 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 currículo 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 66ª 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 Támiz sufrió un trágico accidente que causó la muerte del comandante D. Daniel Melero Ordoñez y de la alférez alumna D^a 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 Aeronaval 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 D^a 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 amenzó 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.
- 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/>.
- 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.
- GALLEGU 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, Comisariado 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.