

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 a 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 polimotors 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 bimotors 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 francesa 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 Villeumin 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	
États. O	ISTRES. 3 Novembre 1933	États. O	BANGUI. 5 Décembre 1933
1	PERPIGNAN. 8 Novembre	105	FORT-ARNAUD. 24 Décembre
192	LOS-ALCAZARES. 19 Novembre	280	FORT-LAMY. 6-7 Décembre
742	BAHAT. 2-3 Novembre	180	ZIMBE. 10 Décembre
580	SOLOMON-RENNAN. 11-12 Novembre	780	NIAMEY. 8 Décembre
400	ADRAR. 13-14 Novembre	400	GAO. 6-12 Décembre
100	BIDON V. 15-16 Novembre	700	BIDON V. 12 Décembre
700	GAO. 19-20 Novembre	100	ADRAR. 12-13 Décembre
300	NIAMEY. 21 Novembre	400	EL-DOLA. 14-15 Décembre
400	BARAJAS. 22-23 Novembre	400	TOUGOURT. 16-17 Décembre
100	KAYES. 24-25 Novembre	300	TOM. 18-19 Décembre
700	BAKAR. 26 Novembre	180	ALGER. 19-20 Décembre
300	SAINT-LOUIS-DE-SÉNÉGAL. 20-21 Novembre	400	ORAN. 21-22 Décembre
790	KAYES. 22-23 Novembre	110	KENNES. 23-24 Décembre
100	SÉDOU. 24-25 Novembre	100	LOS-ALCAZARES. 25 Décembre
100	OUSSANGOU. 26-27 Novembre	100	ISTRES. 27 Dec 1933 à Janv. 34
400	NIAMEY. 28-29 Novembre	100	LYON. 9-10 Janvier
700	ZIMBE. 30-31 Novembre	100	LYON. 10-11 Janvier
100	FORT-LAMY. 1-2 Décembre	700	PARIS-LE BOURET. 11 Janvier 1934
100	FORT-ARNAUD. 1-2 Décembre		
100	BANGUI. 2 Décembre 1933		



Fotos 6, 7 Y 8: Publicación propagandística de la época y plan de vuelo francés del Crucero Negro con las escalas en Los Alcázares (Colección CLA).

A partir del año 1934, como consecuencia de las directrices del ministerio de Defensa liderado por José María Gil Robles, la industria aeronáutica francesa acogió con agrado el interés de la Aviación Militar española en dotarse de bombarderos estratégicos, faceta en la que Francia ofrecía sus *multiplace de combat* (multiplazas de combate), lo que se tradujo en una intensa campaña publicitaria en el país vecino. En mayo de 1934, la *Revista Aeronáutica*, publicación oficial de la Jefatura de la Aviación Militar española, dedicó un extenso artículo al avión multiplaza de combate y bombardero Breguet 41-M que podía ser propulsado con motores Gnome Rhône e Hispano Suiza (un claro guiño comercial al gobierno de España)³. Poco tiempo después, la empresa española CASA publicó un anuncio de propaganda con un perfil del bombardero propulsado por motores Hispano Suiza (planta motriz ampliamente conocida por los mecánicos españoles). Pese a la existencia de la cláusula preferencial establecida entre Breguet y CASA años antes, así como el enorme interés de la empresa española, el ministerio de Gil Robles no adquirió el aparato⁴.

En el otoño, los aparatos franceses siguieron atravesando España en dirección al continente africano (el 24 de octubre aterrizaron en Prat de Llobregat seis Lioré et Olivé 20 Bn3 procedentes de Perpiñán) pero, desde el punto de vista de propaganda comercial, fue más relevante el aterrizaje

en Barajas el 7 de noviembre de 1934 de una patrulla de Marcel Bloch MB 200 Bn2 (procedente de su base en Chartres) y otra de Morane Saulnier 230 E (Cazeaux) que se dirigían a un festival aeronáutico benéfico en Lisboa. El agregado aéreo francés solicitó al gobierno español la posibilidad de que los Bloch realizaran una exhibición en Barajas, haciéndolo esa misma tarde en presencia del embajador de Francia, los agregados militar y naval galos y jefes de la Aviación Militar y Naval. Los tripulantes de los Marcel Bloch dieron todo tipo de explicaciones a los españoles, quienes le acompañaron en un vuelo sobre el aeródromo madrileño, sin embargo, el Gobierno español no hizo ningún pedido del Bloch.



Foto 9: Uno de los Bloch 200 procedente de Chartres calienta motores en Barajas (Foto A. López).

(3) El artículo se publicó en el nº 34. Jefatura Superior de Aeronáutica. Madrid; páginas 261-264.

(4) Según el investigador Jean Massé, un Breguet 41-M estuvo presente en la contienda civil española Massé afirma que un 41-M llegó a Barajas en agosto de 1937 y fue armado con 6 ametralladoras. *Des avions pour l'Espagne! La guerre civile aérienne en Espagne vue de France*. Les Presses Littéraires. Saint-Estève, 2006; p.37.

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 reemplazo 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 establecieron 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 Bréguet 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 combat (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 Ysmal 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.

rítmicas, 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 Herbet. 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 XI-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 France et des Mureaux modelo 17 ¿Fue este un último guiño galo 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 22ª Escuadra 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 guerre civile aérienne en Espagne vue de France*. Les Presses Littéraires. Saint-Estève, 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 22ª Escuadra 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 Fren-

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).