

Ricardo Montes Bernárdez¹

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

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

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

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

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

Vuelos y aterrizajes por tierras murcianas

Compañía Latécoère²

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Para octubre de 1926 un aeroplano de Latécoère aterrizaba violentamente a las afueras de Fuente Álamo.¹¹



Pierre Latécoère con una de sus aeronaves en 1919.

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



Aerodromos durante la Guerra Civil

Aeródromo de Totana

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Mariano Vera en La Bastida. AGRM. 1944.



Aeródromo de Lébor. Archivo Alfonso Cayuela.

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



Sello del aeródromo. Archivo Domingo Espinosa.

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

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

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



Crescencio Ramos.

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

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



José Hernández Tomás.

Alcantarilla, aterrizajes y aeródromo

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

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

(20) AGRM Audiencia 6405/118

(21) AGRM. Prisiones 49870/29 y 48

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

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

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



El piloto Garnier y su esposa Sara Somach.

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

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

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



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

Destacamento de Aviación de Los Jerónimos

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

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

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

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

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

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

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

El aeródromo de El Palmar

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



Eduardo Batán Fernández con un grupo de mecánicos. AGRM.

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

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

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

Aeródromo de Cieza

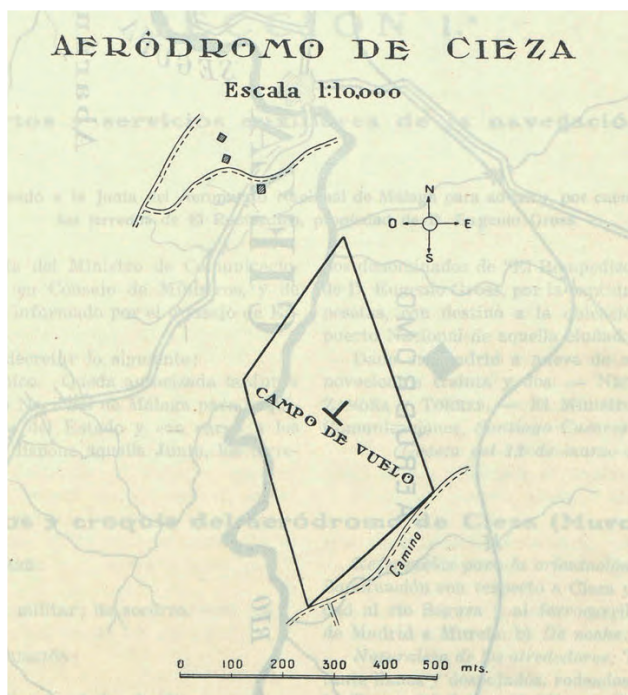
Situado a unos seis kilómetros de Cieza, entre el Hacho y la Carrichosa, cerca del apeadero de la Macetúa. Ya existía en 1924, cuando aterriza en el mismo, por una avería en el motor, un aeroplano que, procedente de Madrid, se dirigía a Los Alcázares, tripulado por los oficiales Alejandro Más de Gaminde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

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

(27) Según estudio de Félix Martínez Martínez.

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

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



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

El aeródromo de Campotejar, Molina de Segura³⁰

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

La llegada de doce aviones desmontados, pro-

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



Jacob Smushkiévich.

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

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

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

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

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

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

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

Cañaverosa

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

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

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

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



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

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

Globos aerostáticos y grotescos en los cielos murcianos

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

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

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

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

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

(37) Línea 10-3-1967.

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

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



Alfredo Kindelán en 1907.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

por el cañonero "Lauria". Dos años después, a fines de mayo de 1923, se encontraba tripulando el globo "Clío", del Parque Aerostático de Guadalajara. Con él tuvo un accidente en Córdoba, mientras realizaba unas prácticas junto a los capitanes Antonio García y Enrique Maldonado. El 23 de septiembre de 1923 se celebraba en Bruselas el concurso internacional de globos "Gordon Bennett", fundado en 1906. Acudían a la cita militares representantes de Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Bélgica, Suiza, España..., hasta un total de dieciséis participantes.

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



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

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

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

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

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

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



Benito Mola.

Apéndice. Pilotos murcianos republicanos

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

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

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

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



Antonio de Haro López.

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

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

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

Consideraciones finales

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

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

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

Bibliografía

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

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