

EL AERÓDROMO DE LORCA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

THE AERODROME OF LORCA IN THE SPANISH CIVIL WAR

* Miguel Santiago Puchol Franco

PALABRAS CLAVE

Aeródromo
Lorca
Guerra civil española 1936-1939
Piloto
Ejército del Aire
Escuela de Aviación
Aviones
Avionetas
Militar

KEY WORDS

*Aerodrome
Lorca
Spanish Civil War 1936-1939
Pilot
Army of the Air
School of Aviation
Planes
Light aircrafts
Military man*

RESUMEN

Durante la guerra civil española de 1936 a 1939, se estableció una escuela de aviación militar en territorio lorquino. Desde aquí varias promociones de aplicados y valientes pilotos realizaron su instrucción y llevaron a cabo misiones decisivas en la contienda. Algunos desafortunados accidentes durante los vuelos de aprendizaje provocaron bajas en el aeródromo. Aviadores, alumnos y resto de personal de aviación vivían en Lorca. Su vida cotidiana fuera de la instrucción era disfrutar del cine en el Teatro Guerra y de los paseos por la ciudad. El aeródromo de La Alcanara y La Torrecilla, con sus pistas y hangares, son testimonio de los avatares de aquellas gentes en esos años.

ABSTRACT

During the Spanish Civil War from 1936 to 1939, there was established a school of Military Aviation in Lorca. From here several promotions of applied and brave pilots realized his instruction and carried out decisive missions in the contest. Some accidents during the flights of learning caused falls in the aerodrome. Aviators, pupils and rest of personnel of aviation were living in Lorca. His daily life out of the instruction was to enjoy the cinema in the Guerra Theatre and the walks along the city. The aerodrome of Alcanara and Torrecilla, with the tracks and hangars, are a testimony of the vicissitudes of those peoples in these years.

* mspuchol@gmail.com

1. INTRODUCCIÓN: GUERRA Y AVIACIÓN

La guerra civil española, comenzada ahora según las últimas revisiones en la tarde del 17 de julio de 1936, dejó a la provincia de Murcia y a la ciudad de Lorca lejos de los frentes importantes en los que quedó el país dividido tras el cruento verano del 36. Lorca sería una ciudad tranquila que, a muchos kilómetros de los combates y sin objetivos importantes a juicio de la aviación Nacional, permitió a sus habitantes vivir sin los sobresaltos de las explosiones de bombas de artillería y de aviación, aunque vaya por delante que la palabra «tranquila» no es precisamente acertada.

Debido a esta lejanía relativa a los frentes, la provincia de Murcia, sede de la 2.ª Región Aérea de las Fuerzas Aéreas Republicanas (también estaban en ella zonas de Almería y de Albacete), fue escogida como región de instrucción. Muchas eran las ventajas, entre las que destacan la previa existencia de las importantes bases aéreas de La Ribera (hoy el aeropuerto y base de San Javier, sede entonces de la Aeronáutica Naval) y de Los Alcázares (entonces base de la escuadrilla Y-2, del Servicio de Instrucción de Aviación), de otros aeródromos como Alcantarilla, y de la posibilidad de construir más en buenos emplazamientos.

Por eso desde el principio se instalaron en esta zona los centros de reclutamiento generales de la aviación Republicana, como la Escuela de Capacitación Teórica a la que llegaban los aspirantes a piloto, y que se ubicó en el Monasterio de los Jerónimos, en La Ñora. También varias escuelas de aviación fueron situándose en la provincia de Murcia a lo largo de 1937 y 1938, alcanzando al final la totalidad de las disponibles en la España republicana. No podemos olvidar que la República se formó al principio en escuelas de aviación en Francia y en Rusia.¹

Allá por 1917, el Ejército de Tierra situó una base aeronaval junto al pueblo de Los Alcázares, con el ingeniero de aviación Luis Melendreras Sierra (el mismo que diseñó los edificios del cuartel de Artillería de Lorca) dotándola de unos edificios de corte colonial, que llegaron a la guerra civil en perfecto estado. Ya desde antes de la guerra, se instaló en ella la Escuela de Tiro y Bombardeo, y luego otras como la de Navegantes y Observadores. El aeródromo Burguete fue codificado como el 211, es decir, 2.ª región, 1.º sector, aeródromo n.º 1.

Ya entrada la década de los 20 fue la Aeronáutica Naval la que unos kilómetros más al norte, vio unos terrenos para construir otra base aeronaval y de corte modernista. En los primeros días de la guerra se sublevó esta base, aunque pronto fue sofocado el alzamiento desde Los Alcázares y la base de

1 MADARIAGA FERNÁNDEZ, Rafael de. «Las Escuelas de Caza Republicanas: La Ribera, Kirovabad, El Carmolí y Lorca». *Revista Aeroplano*. Núm. 12. 1994.

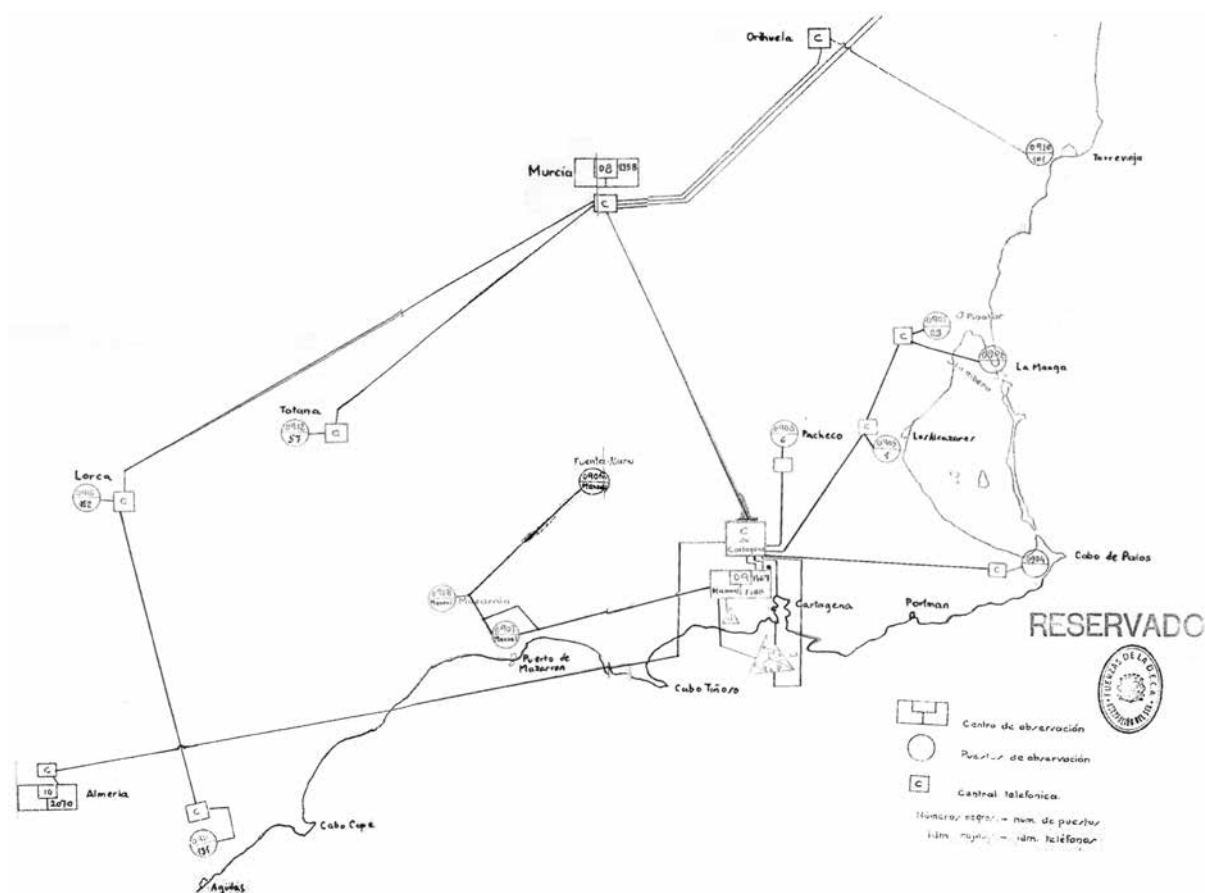


Figura 1. Plano de la red de escucha de la Base Naval Principal de Cartagena, que incluye Lorca. Archivo General Militar de Ávila.

Cartagena. El aeródromo 18 de Julio y la base de La Ribera (al estar junto al pueblo de Santiago de la Ribera) acogió en la guerra a varias escuelas de formación, como la de Vuelo y Combate y el Cuadro Eventual de Chatos, la Escuela de Hidros, la de Transformación, y también las que en 1937 se trasladarían al aeródromo de El Carmolí. Fue codificado como 221.

En el primer trimestre de 1937, se buscaron unos terrenos al sur del aeródromo Burguete, para la construcción del campo de El Carmolí, a los pies del monte de este nombre, y en término de Los Alcázares. La idea era mover allí a la Escuela de Alta Velocidad y el Cuadro Eventual de Moscas, que requerían una pista más larga que la de Los Alcázares. También fue allí una nueva Escuela de Vuelo Nocturno. Fue codificado como el aeródromo 212.

Y por las mismas fechas de 1937, se utilizaron unos terrenos pertenecientes a la pedanía lorquina de La Hoya, cercanos a la carretera nacional N-340, y lindantes con la rambla de Lébor. Allí fue a parar el aeródromo más importante de esta zona, la Escuela de Polimotores de Totana, con todos los aviones de más de un motor, en su mayoría de origen británico. Este aeródromo codificado en el sistema republicano era el 251.

La 2.^a Región Aérea fue cada vez disponiendo de más aeródromos en su demarcación, por lo que a su vez empezó a dividirse en sectores y aeródromo-

mos de la siguiente manera, tal y como indican diversos documentos de la aviación republicana de 1937:²

1.º SECTOR	CÓDIGO	2.º SECTOR	CÓDIGO
Burguete	211	La Ribera	221
El Carmolí	212	Lo Monte	222
Aparecida	213		
3.º SECTOR	CÓDIGO	4.º SECTOR	CÓDIGO
Tabernas	231	Alcantarilla	241
Alquian	232	Archena	242
Nijar Norte	233	Palmar	243
Nijar Sur	234	Vereda	244
Roquetas	235		
5.º SECTOR	CÓDIGO	6.º SECTOR	CÓDIGO
Totana	251	Hellín	261
La Costera	252	Cancarix	262
Cuevas del Reillo	253	Ontur	263
Lorca	254		
Puerto Lumbreras	255		

Como se ve, los aeródromos principales de la zona, han sido completados por otros campos de aviación como el de La Costera, a las afueras de Alhama de Murcia (campo auxiliar), el de Lorca, que en este caso refiere a los terrenos de La Torrecilla (que se utilizaron igualmente como terreno auxiliar), el de Cuevas de Reylo (auxiliar aunque en otoño de 1938 despegó de allí la unidad que se encargó del bombardeo de Cibra), o el de Puerto Lumbreras (auxiliar igualmente). Estos solo son los que se ubican en el valle del Guadalentín, y pertenecientes al 5.º sector.

2. LLEGA LA AVIACIÓN A LORCA

A pesar de los numerosos ejemplos de cercanía citados ya, de la aviación republicana a Lorca, en la ciudad no hay fuerzas de aviación ni servicios militares. Sí los hay en Totana, en lo referente al aeródromo de La Hoya, pero sin casi relación con la «ciudad del sol». En 1936 ya ha sido atacada la base naval de Cartagena, también el aeródromo de Los Alcázares. En 1937 será atacada a las afueras de Murcia, la fábrica de guerra núm. 20, la de la pólvora de La Ñora, y continuará el castigo a la ciudad departamental, y en 1938 se unen nuevos objetivos murcianos: Águilas, Mazarrón y la base de La Ribera, y aunque la construcción de un nuevo campo de aviación en

2 Archivo Histórico del Ejército del Aire, expediente A-2126.

Lorca llevaba ya meses de trabajo, va a ser uno de esos ataques al aeródromo 18 de julio, el que va a provocar la llegada de algo más que otra pista de aterrizaje, una escuela de aviación entera.³

Figura 2. Plano 1:25.000 hoja militar 0975 que localiza el aeródromo de La Alcanara de Lorca.



En la madrugada del 20 de septiembre de 1938, un Heinkel HE59B-2 del AS/88, un hidro alemán con base en Pollensa, Mallorca, bombardeó la base de La Ribera y el aeródromo 18 de Julio.⁴ Allí estaba situada la Escuela de Vuelo y Combate de la aviación republicana, así como el Cuadro Eventual de los Chato (pilotos con este curso terminado, y que en sus fases finales se hacía con el caza Polikarpov I-15, conocido por sus pilotos como Chato). Los desperfectos causados por el Zapatonos (así se le llamaba a este bombardero a baja cota, visto por muchos de los alumnos del curso que a esa hora hacían gimnasia) se centraron en los hangares y depósitos de gasolina que provocaron grandes incendios. La base fue bombardeada de nuevo en las noches y madrugadas del 10, 14 y 15 de octubre, y el 2 de noviembre, siem-

3 PUCHOL FRANCO, Miguel Santiago. «Bombardeos aéreos en la Región de Murcia durante la Guerra Civil 1936-1939», 1.ª y 2.ª parte. *Revista Murcia Histórica*. Núm. 1 y 2. 2008.

4 PUCHOL FRANCO, Miguel Santiago. «Ataques a las bases del Mar Menor». *Revista Española de Historia Militar*. Núm. 58. 2005.

pre por estos Zapatonos, con resultados de carácter mediocre, pero que bastaron para frenar el trabajo de formación y entrenamiento que allí se llevaba a cabo. Toda la infraestructura de pistas estaba intacta, no así los hangares, pero este objetivo estaba ya bien localizado y era arriesgado continuar con sus actividades. Pronto fueron a trasladarse a otro lugar más oculto, y no valían los aeródromos conocidos o los que hay en el eje de la carretera nacional N-340. Las Cuevas de Reylo estaba lleno de bombarderos Katiuska en el mes de octubre de 1938. Y en ese momento, final de mes, surge otra opción nueva, el campo de aviación de Lorca, el nuevo, bien oculto a los ojos de todos, casi en medio del valle, La Alcanara. Aunque habían empezado los traslados a otros aeródromos el día 21 de septiembre (El Palmar y Alcantarilla), se decidía el mes siguiente el emplazamiento de esta escuela y su cuadro eventual, y esta vez iba a ser un lugar mucho más discreto y alejado. Así, el 29 de octubre ya llegaban aquí los primeros aviones, y no era un mero tránsito, venían para quedarse.

La jefatura de instrucción del arma aérea, localizaba un paraje situado en El Esparragal, alejado de las carreteras de Lorca a Águilas y a Pulpí, y por supuesto de la carretera nacional. Un terreno conocido como El Saladar, finca de Bujércal, iba a ser preparado para campo de aterrizaje. Desde el verano de 1938 en que comienzan los trabajos, hasta la llegada de los primeros aparatos, pasó poco tiempo. En pocos meses el terreno fue aplanado y preparado para recibir a los aviones de la Escuela de Vuelo y Combate, en vez de los cultivos habituales.

Lo más complicado parecería darle el nombre al campo de aviación:

- LORCA, ciudad de referencia donde se instalarían todos los servicios relativos, lugar de la vida de los pilotos y personal del campo, a la manera en que Totana le daba el nombre al campo cercano y a su escuela; nombre utilizado por los jefes de aviación y los lorquinos.
- SALADAR, zona inundable del valle del Guadalentín, término municipal de Lorca, pero en el que solo se asientan las construcciones auxiliares y no la pista de vuelo; curiosamente los vecinos del Campillo suelen nombrar así al campo de aviación, y también varios pilotos que en él volaron en la guerra.
- ESPARRAGAL, pedanía donde pertenecen los linderos sureños del aeródromo, entonces de Lorca, hoy del término municipal de Puerto Lumbreras; precisamente con este nombre se indican los fallecimientos en el Registro Civil de Lorca acaecidos en el campo de vuelo.
- BUJERCAL, finca enorme en la que se asentaba el campo de vuelo, lindante al Saladar, al otro lado del camino de Los Valencianos; así nombrado por los vecinos del aeródromo y en algunos escritos de los pilotos que en él volaron.
- ALCANARA, finca cercana al aeródromo y que da nombre a la carretera de la Alcanara de siempre, hoy llamada de la Almenara, que pasaba por el lindero del campo de vuelo; este nombre, aparentemente el menos apropiado es en cambio el que aparece como bueno en los docu-

mentos de aviación de los años 1939 y 1940, informes, listados, croquis y planos.

- EL CAMPILLO o PURIAS, también han sido asociados al aeródromo pero de manera más secundaria y no en documentos oficiales.

En Lorca además se ubicó el campo de vuelo de La Torrecilla, a unos 4 kilómetros al sureste, por la carretera nacional, entonces citada como carretera de Murcia a Motril. Estaba en este paraje en los terrenos justo a pasar la rambla de Béjar, hacia la montaña. Era una pista auxiliar de 600 por 300 metros a lo largo de la rambla, y sin muchas construcciones, según informes de 28 de noviembre de 1938. Por poca utilización fue devuelto a sus propietarios⁵ al terminar la guerra. Algunos pilotos sí aterrizaron allí, en algunas ocasiones para hacer prácticas.

Ya citado el de Totana, y recordando los magníficos trabajos que sobre este aeródromo ya se han hecho no hace muchos años,⁶ y teniendo en cuenta que el situado en Cuevas de Reylo, y el de La Costera de Alhama de Murcia quedan fuera de nuestra órbita, hay que comentar la pista que se conocía como Puerto Lumbreras (al fin y al cabo lorquina en la guerra civil). En concreto eran dos pistas en cruz en un paraje junto a la carretera de Murcia a Motril, una vez pasado el cruce de la carretera de Granada, a unos 2 kilómetros al sur de Puerto Lumbreras. Las pistas estaban en el paraje de Puerto Adentro, en el ángulo de la carretera nacional, y la carretera que va a Pulpí. Eran de 1.000 por 300 metros ambas, una orientada norte-sur y otra este-oeste.⁷ Tampoco tenía otro tipo de construcciones por lo que debido a su poco uso fue devuelto a sus propietarios en 1939.⁸

El aeródromo de La Alcanara, fue proyectado inicialmente como otra pista auxiliar pero pronto, fue considerado el lugar idóneo para albergar algo más grande, y por tanto más infraestructura. Esta finca expropiada de Bujércal permitió hacer una enorme pista de vuelo de 1.450 por 1.350 metros por la que se podía despegar en cualquier dirección. La gran pista era de tierra aplanada, los aviones despegarían a favor del viento, según indicase la manga, o la T (aparatos de medición del viento) ubicados en la pista. El terreno era considerado blando y no encharcable.

Esta finca quedaba delimitada por la carretera de Lorca a La Alcanara, paraje final ya de Purias, y que estaba junto al cruce de esta carretera con la carretera a Pulpí. El otro lado era camino de Los Valencianos, que iba con dirección al Esparragal, en la zona en la que hoy hay una discoteca, un criadero de caba-

5 Archivo Histórico del Ejército del Aire, expediente A-11912.

6 ESPINOSA CAYUELA, Domingo. «La Escuela de Polimotores de Totana». *Cuadernos de La Santa*. Núm. 10. 2010; CAYUELA MARTÍNEZ, Alfonso. «El Campo de Aviación de Totana y la Escuela de Polimotores 1936-1939». *Ídem*. 2010.

7 Archivo Histórico del Ejército del Aire, expediente A-11915.

8 Relatado por el cronista oficial de Puerto Lumbreras, Juan Romera Sánchez, en un trabajo inédito.

llos y algunas fincas particulares. El hangar que se construyó como taller, justo en el camino citado (en el lado norte, paraje del Saladar), serviría como taller de reparación, tenía unos cuarenta metros y hoy se conserva en buen estado. Junto a él se construyeron los barracones del escalón rodado, personal de tierra como mecánicos, armeros, servicios generales y tropa. No se instalaron ametralladoras antiaéreas, tampoco se hicieron refugios, y el camuflaje natural para los aviones serían los árboles de la zona. La oficina y el cuerpo de guardia también se ubicarían por la zona del hangar, quedando hoy la obra, aunque algo derruida.



Lámina 1. Fotografía vertical de 10 de mayo de 1939 en la que se marca la zona del aeródromo de La Torrecilla de Lorca.



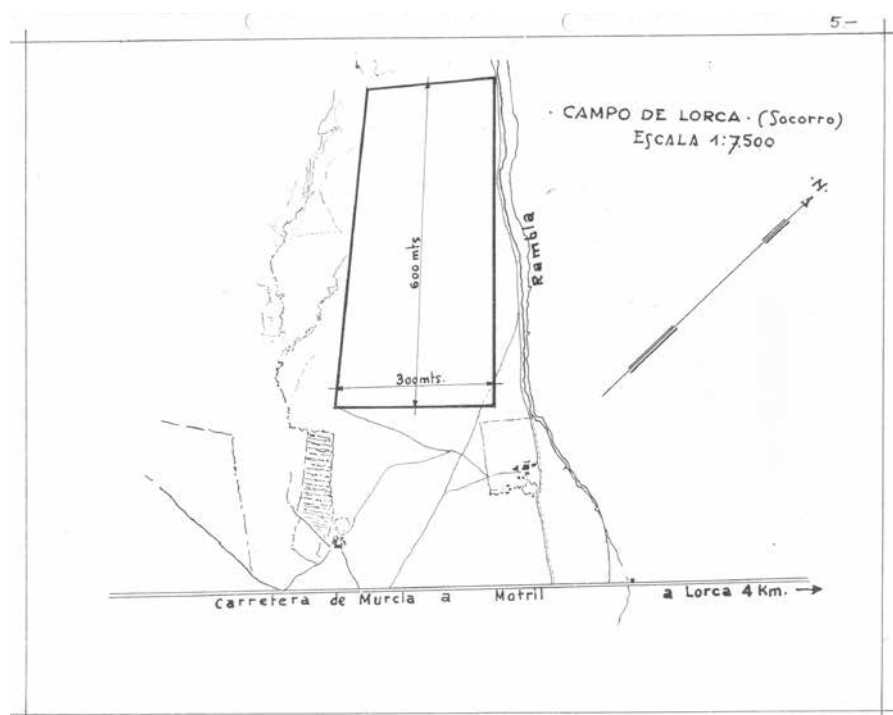
Lámina 2. Imagen actual en la que se marca la zona del aeródromo de La Torrecilla de Lorca. Google Maps.

Los coches con el tanque de combustible, los camiones con la puesta en marcha de los aviones, y otros vehículos estaban al aire libre, simplemente

camuflados con los árboles. Los trajes de los pilotos, los paracaídas y otros accesorios de vuelo se guardaban en el hangar. Todo estaba las 24 horas del día vigilado por una compañía de aviación, y no se le permitía el paso a nadie civil. Pero eso solo fue al principio. Ya al final de la guerra, la compañía de vigilancia fue más necesaria por otros lares y fue remplazada por personal movilizado de la llamada «quinta del saco», a los que los propios profesores y mandos del campo de aviación, tuvieron que entrenar en el manejo de armas para los que se les acompañaba al monte a tirar un poco. El jefe de mecánicos, el capitán García y el jefe de taller, sargento Jover, siempre fueron de los más serviciales.

El aeródromo quedaba a unos once kilómetros del centro de Lorca. Varios edificios, que quedaban en el perímetro, fueron utilizados por el personal de aviación, unos 200 hombres: casa de la finca de La Alcanara, Rasera, de los Abades, algunas de ellas todavía hoy en pie. Todas estas casas de la zona no eran problema de cara a despegues o aterrizajes, pero sí algunos grande eucaliptos por la zona de los Abades. No se hicieron refugios, pero tampoco polvorines, sobre todo al almacenar solo las balas para los aviones armados, ya que todos eran de caza.

Figura 3. Plano de guerra del aeródromo de La Torrecilla de Lorca. Archivo del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón.



3. LA AVIACIÓN SE INSTALA EN LA CIUDAD

La Escuela de Vuelo y Combate se trasladaba al campo de Lorca, a finales de octubre de 1938, y con ella el Cuadro Eventual de Chatos (pilotos con el curso ya acabado, y con grado de sargento piloto, que se mantenían a la espera de un destino en el frente). Posteriormente también llegaría la Escuela de

Transformación de pilotos de caza a sus instalaciones, desde Alcantarilla y también desde El Palmar, dos grupos.

Los pilotos llegaron en autocar a Lorca el 7 de noviembre de 1938, desde Alcantarilla casi todos, y con la anécdota de que el conductor enfermó de bronconeumonía y tuvo que ser ingresado al llegar, en el Hospital de Lorca hasta el final de la guerra. Algunos de los pilotos fueron a visitarlo durante su estancia en la ciudad. El campo no estaba terminado ese día pues al llegar los pilotos vieron a una brigada de hombres allanando los bancales con unos tableros tirados por mulos. Igualmente el hangar que se usaría como taller de reparaciones no estaba terminado. Se había precipitado el traslado debido a los bombardeos aéreos. Ya el mismo día 7 volaron algunas avionetas Caudron con los pilotos del Cuadro Eventual, desde Alcantarilla; y el día 12 del mismo mes lo hacían varias Moth y Tiger Moth.

En Murcia se encontraban como Jefe de Instrucción el teniente coronel Urzáiz, y el jefe de todas las Escuelas, el capitán Jesús Doménech y Ramírez de Arellano. En noviembre de 1938, cuando ocurre el traslado de la Escuela de Vuelo y Combate a Lorca, estaba dirigida por el comandante Luis Besonía Fraile, y tenía cuatro grupos:⁹

CONCEPTO	NOMBRE	JEFE
Grupo 1.º	Vuelo en Formación	Tte. Rafael Robledano
Grupo 2.º	Acrobacia General	Tte. Gerardo Gil Sánchez
Grupo 3.º-4.º	Tiro y Combate	Tte. Juan Olmos Genovés

Grupo 1.º: Avionetas monoplano de ala baja y doble mando Caudron C.600 Aiglon, aunque había también las Morane Saulnier MS-181 y las de Havilland DH-60 Moth. Los alumnos de la escuela aprendían tareas de vuelo en formación, y otras maniobras para dar soltura, lo que suponía unas diez horas de vuelo.

Grupo 2.º: Avionetas de doble mando Morane Saulnier MS-341 y Koolhoven FK-51. Los alumnos repetían numerosos aterrizajes a más de 100 km/h, y despegues rápidos, y completar otras diez horas.

Grupo 3.º: Avionetas monoplasa Morane Saulnier MS-230 y Koolhoven FK-51. Los alumnos practicaban acrobacia elemental como barrenas, pérdida de velocidad, el *looping*, virajes a la vertical, para el combate aéreo, en otras diez horas.

Grupo 4.º: Avionetas de Havilland DH-82 Tiger Moth, monoplasas Romano R-82. Los alumnos perfeccionaban tareas de acrobacia avanzada

⁹ ARRÁEZ CERDÁ, Juan. «Las escuelas de caza de La Gloriosa». *Revista Soldiers*. Núm. 29. 1997.

como toneles, medio tonel / medio *looping* y otras figuras de combate de cazas; además se ejercitaba el tiro con el Nieuport Ni-52 y prácticas de combate con el Polikarpov I-15 Chato, en quince horas.

En la fase final había varios profesores, además del teniente Olmos estaban el teniente Rodrigo Rodríguez Pineda, y en diciembre de 1938 llegó también el sargento Tomás Saladrigás Guardia. En 1939 llegó el capitán Iglesias. El comandante Besonía, jefe del aeródromo de La Alcanara, lo era del Cuadro Eventual también, organizando que sus pilotos estuvieran volando constantemente en espera del destino definitivo. Al ser Lorca una instalación pequeña, dispuso que solo un grupo de unos diez estuvieran en Lorca, mientras el resto se mantendrían en La Ribera, rotando cada quince días. En 1939 empezaron otras rotaciones marcadas por los traslados a La Aparecida, campo que se construyó a escasos kilómetros de Cartagena, y en el que la defensa de costas tenía aparatos para repeler los continuos bombardeos al Arsenal y la base. A ellos se unían algunos Chatos de los del campo de Lorca, en traslados quincenales.

Lámina 3. Imagen actual en la que se marca la zona del aeródromo de Puerto Lumbreras, paraje de Puerto Adentro. Google Maps.



Los alumnos llegaron a Lorca en grupos de diez, en los meses de noviembre y diciembre de 1938, completándose unos cuarenta en esos dos meses. A partir de enero de 1939, las actividades bajaron en cantidad, y se limitaron a completar la enseñanza de los que ya estaban en la escuela y los vuelos se redujeron. En total llegaron al campo tres promociones. La primera, que completó su formación en Lorca tras comenzarla en La Ribera (que debió terminar a finales de noviembre de 1938); la segunda, completada totalmente en Lorca (terminó en febrero de 1939); y la tercera, con pilotos llegados de Rusia ya formados, y que recibieron reentrenamiento en Lorca (a finales de 1938).

Algunos pilotos provenían de la Escuela de Transformación de El Palmar, donde se hacían cursos de un mes de duración, y habiendo pilotado antes Natachas, o polimotores. También llegó a Lorca la última hornada de pilo-

tos de caza que se formó en Rusia, pero tuvieron que hacer un cursillo de reentrenamiento ya en España, y que hicieron en Lorca.

Con la reestructuración de los aeródromos y su codificación de fecha 20 de diciembre de 1938,¹⁰ el cuadro de los sectores quedaría así:

1.º SECTOR	CÓDIGO	2.º SECTOR	CÓDIGO
Burguete	KZ-3	La Ribera	KX-2
El Carmolí	KZ-2	Lo Monte	KX-1
Aparecida	KZ-1		
3.º SECTOR	CÓDIGO	4.º SECTOR	CÓDIGO
Tabernas	KT-5	Alcantarilla	KS-4
Alquian	KT-4	Archena	KS-3
Nijar Norte	KT-3	Palmar	KS-2
Nijar Sur	KT-2	Vereda	KS-1
Roquetas	KT-1		
Blanes	KT-6		
5.º SECTOR	CÓDIGO	6.º SECTOR	CÓDIGO
Totana	KQ-5	Hellín	KV-3
La Costera	KQ-4	Cancarix	KV-2
Cuevas del Reillo	KQ-3	Ontur	KV-1
Lorca	KQ-2		
Puerto Lumbreras	KQ-1		
La Alcanara	KQ-6		
Campillo	KQ-7		

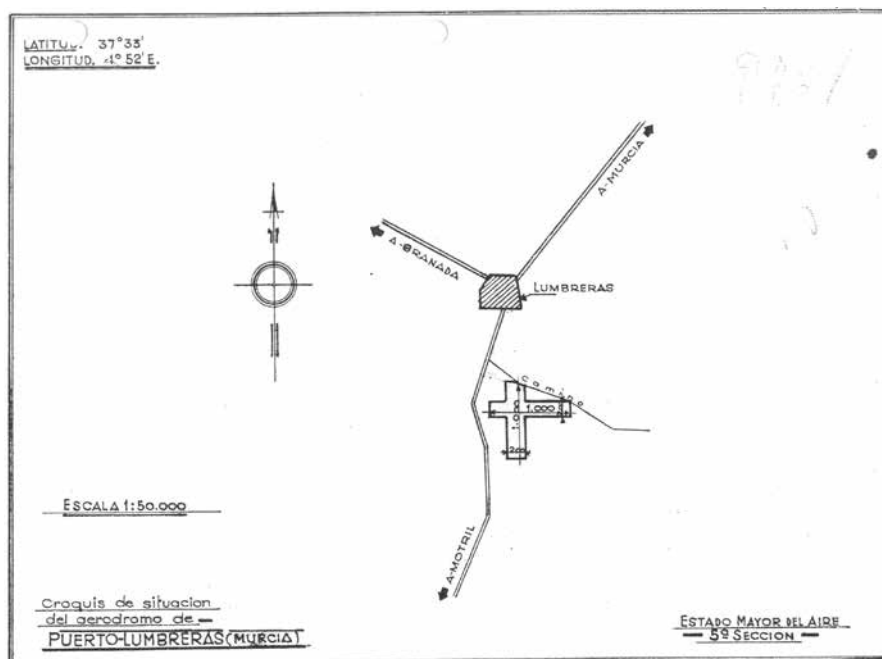
El 5.º sector trasladaba su base al edificio del Huerto Ruano, en plena avenida de Espartero, y en sus salones y habitaciones desplegaba por el palacete todas sus secciones. Pero en pocos días se incautan diversos lugares para los aviadores. Los pilotos se hospedaron en el hotel Comercio, y muchos recordaban la calle Lope Gisbert, el salón del hotel donde había una pianola que estaba en perfecto estado, la Corredera por donde paseaban los domingos, o la pastelería de los Cuatro Cantones. También iban al cine pero en el Teatro Guerra, e incluso a los bailes del Casino. Como no decir que hubo varios matrimonios entre los pilotos del campo de aviación y lorquinas. El hotel Comercio era el más grande y en sus salones había charlas. En esos meses finales de la guerra se facilitaban pocos permisos, y como mucho daban para ir a Murcia. Por cierto, el dueño del hotel en estas fechas era Martorell, amable con estos jóvenes, y amante de la música.

Los alumnos y el personal de tierra fueron ubicados en la Casa de los Salazar, el palacete situado en La Alberca, donde hoy se encuentra el Museo

10 Archivo Histórico del Ejército del Aire, expediente A-2126.

Arqueológico. Los instructores de vuelo estaban en el hotel España, en la esquina de la plaza de San Vicente, aunque esto debió ocurrir por muy poco tiempo. Hay un escrito de la Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de Lorca, de fecha 17 de diciembre de 1938, dirigido al Jefe de las Fuerzas de Aviación en esta plaza, donde se comenta su ocupación del palacete, en referencia a unos escombros resultantes de obras que están haciendo; se denota cierto tono distante.¹¹

Figura 4. Plano de guerra del aeródromo de Puerto Lumbreras. Archivo del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón.



4. LA VIDA EN EL AERÓDROMO DE LORCA

Cada mañana y en autobús, los alumnos y pilotos iban desde Lorca al aeródromo de La Alcanara, y en función del grupo al que pertenecían, empezaban unas u otras prácticas. Los pilotos que en cada momento había en el cuadro eventual iban directos a los Chatos, donde se practicaban esos combates a «cara de perro», entre ellos mismos o contra los profesores que no perdían oportunidad de «derribar» a los nuevos. Se formaba un cuadro en el centro del campo, los aviones a un lado, y los alumnos y profesores situados en frente, y los cronometradores en un tercer lugar. A unos 25 o 30 metros, en la zona de vuelo, se colocaban los paneles blancos que marcaban las zonas del aterrizaje, en función del viento; eran las conocidas T. Así se conformaba el cuadro de vuelo.

¹¹ Archivo Histórico Municipal de Lorca, correspondencia municipal de la guerra civil, 1936-1939.

Estos Chatos, desde su llegada a La Alcanara, realizaron con estos sargentos piloto misiones de patrullaje sobre Cartagena, basados temporalmente en el aeródromo de La Aparecida. Se trataba de limitar ataques contra el puerto de Cartagena y el Arsenal, en apoyo de los Grumman Delfín de la Defensa de Costas.¹² Eran patrullas de tres Chatos que rotaban con pilotos del cuadro eventual cada quince días, que solían patrullar la costa frente al puerto cartagenero, y también escolta de barcos mercantes o reconocimientos de playas. En sus desplazamientos no consta que hicieran ningún derribo de bombarderos nacionales, ni tampoco que fuese alguno derribado. Empezaron a hacerse a propuesta del teniente Olmos, de acuerdo con el jefe de la 4.^a Escuadrilla del Grupo 71 (los Delfín de La Aparecida), el capitán José Riverola Grúas.

En el aeródromo había una docena de Chatos, pero siempre había tres o cuatros en reparación, y esto era debido a varias cosas: bien por los motores con más de 300 horas de vuelo, solo aptos para ser utilizados como aviones de entrenamiento, lo cual era el caso, o bien por el polvo que entraba en los motores dañándolos, ya que no había pistas, aunque normalmente los motores estaban cubiertos por unas lonas especiales.

Una patrulla de Chatos podía levantar una enorme polvareda con sus patines de cola, justo en el momento de despegar, lo cual provocaba el despegue sin formación (y lo de los motores). Estos pilotos veteranos solían llamar a los camiones rusos que arrancaban los Chatos por la hélice, como las arañas. En La Alcanara había dos.

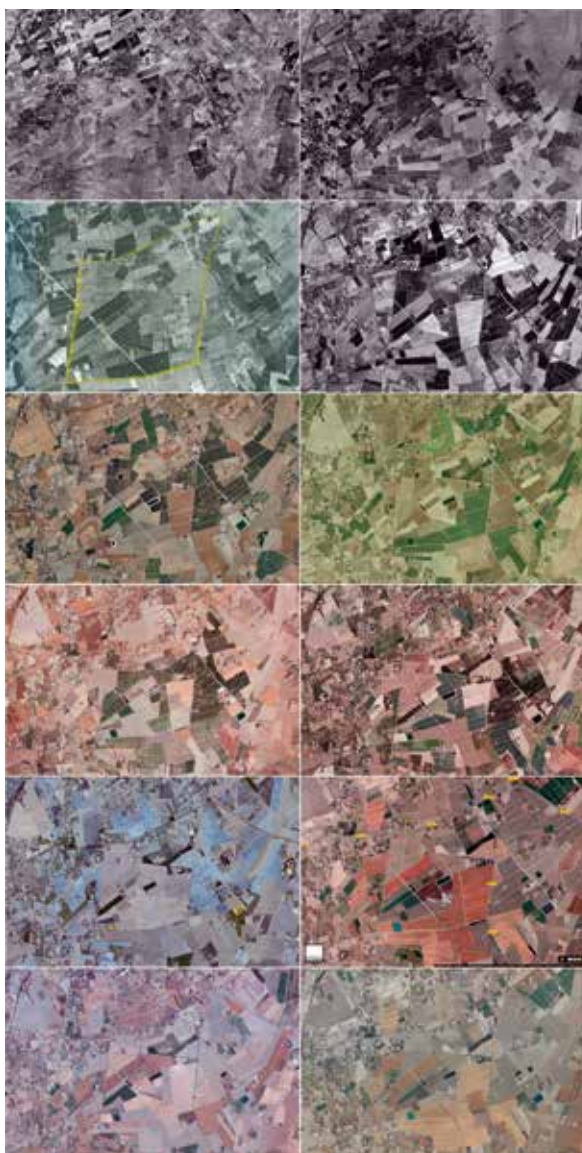
De los muchos registros de vuelo de diferentes pilotos que pasaron por este campo, salen varios de los Chatos que estuvieron en el campo de La Alcanara: Chato, CA-011, CA-015, CA-019, CA-024, CA-025, CA-050, CA-081, CA-103, CA-105, CA-114 y CA-139.

Una patrulla de tres Chatos compuesta por Carreras de jefe, Monente de punto izquierdo y Roberto Martínez de punto derecho, se disponía a despegar una mañana cuando el viento que soplabá del costado izquierdo hizo perder visibilidad al punto de la derecha, envuelto en una nube de polvo. Se quedó en espera mientras los dos Chatos despegaban y ganaban altura. Una vez despejado el campo, arrancó y con el deseo de alcanzar a su patrulla que estaba a 400 metros de altura, fue a subir a gran velocidad, quedándose el avión «colgado», sin potencia, sin velocidad, lo que le hizo entrar en pérdida y caer en picado desde unos 300 metros. El Chato se estrelló en vertical contra el suelo muriendo el piloto en el acto.¹³ Esto ocurrió el 18 de enero de 1939 hacia las 8:40 horas. El fallecido era el cabo Roberto Martínez García, de 22 años.

12 GESALÍ BARRERA, David. «El avión Grumman CC&F G-23 Delfín en la guerra civil española». *Escuadra 7*, 2005.

13 Relatado por Luis Monente Navarro en una carta de 1998, y corroborado en el registro civil de Lorca.

Lámina 4. Vistas aéreas de la zona del aeródromo de La Alcanara de Lorca, del SIGPAC años 1956-1981-1997-2002-2004-2007-2009-2011-2013-2016, con la foto del IGMu de 1986 (contorno en amarillo) y la de Google Maps (con los iconos).



Los aviones volaron en alguna ocasión sobre el casco urbano de Lorca, sobre la plaza de toros de Sutullena, realizando piruetas acrobáticas para el deleite de los lorquinos. Y un día de partido en el campo de fútbol de San José, entre los equipos J. S. U. y Estudiantes Universitarios, tres I-15 de la base pilotados por Monente, Velló y Carreras, hicieron varias pasadas en rasante sobre gradas y césped, donde incluso se les disparó por ello. El árbitro del partido era otro piloto: Dorca. Hubo al volver al campo los Chatos, un follón considerable por las pasadas. Tenían que volar dirección a Puerto Lumbreras 30 minutos, y no lo que hicieron. El teniente Olmos se llevó una bronca, pero los tres pilotos fueron al calabozo tres días. Estas trifulcas eran constantes, y algún piloto resultó despedido debiendo abandonar la aviación.

Normalmente se realizaban todo tipo de acrobacias, combates simulados entre los alumnos y los profesores, con resultados sorprendentes en algunos casos, los vuelos en formación, patrullajes, traslados a La Aparecida, tomas de tierra. El objetivo de los combates con Chatos y Nieuport era situarse a

la cola del otro piloto y derribarlo simuladamente. El tiro se practicaba con fuego real, y contra blancos en tierra que simulaban convoyes enemigos. Nunca se usó en Lorca la técnica del ataque en picado.

Lógicamente algunos pilotos del cuadro eventual, perfectamente formados, marcharon de Lorca a un destino en una escuadrilla, habitualmente de Chatos. Alfonso Sánchez llevó algunos pilotos del cuadro eventual a Puzol, aeródromo para la defensa de Sagunto. Desde febrero de 1939, Puzol y Señera, dos aeródromos valencianos, empezaron a vaciar el cuadro eventual, no saliendo al final más pilotos por la falta de aparatos en las escuadrillas.

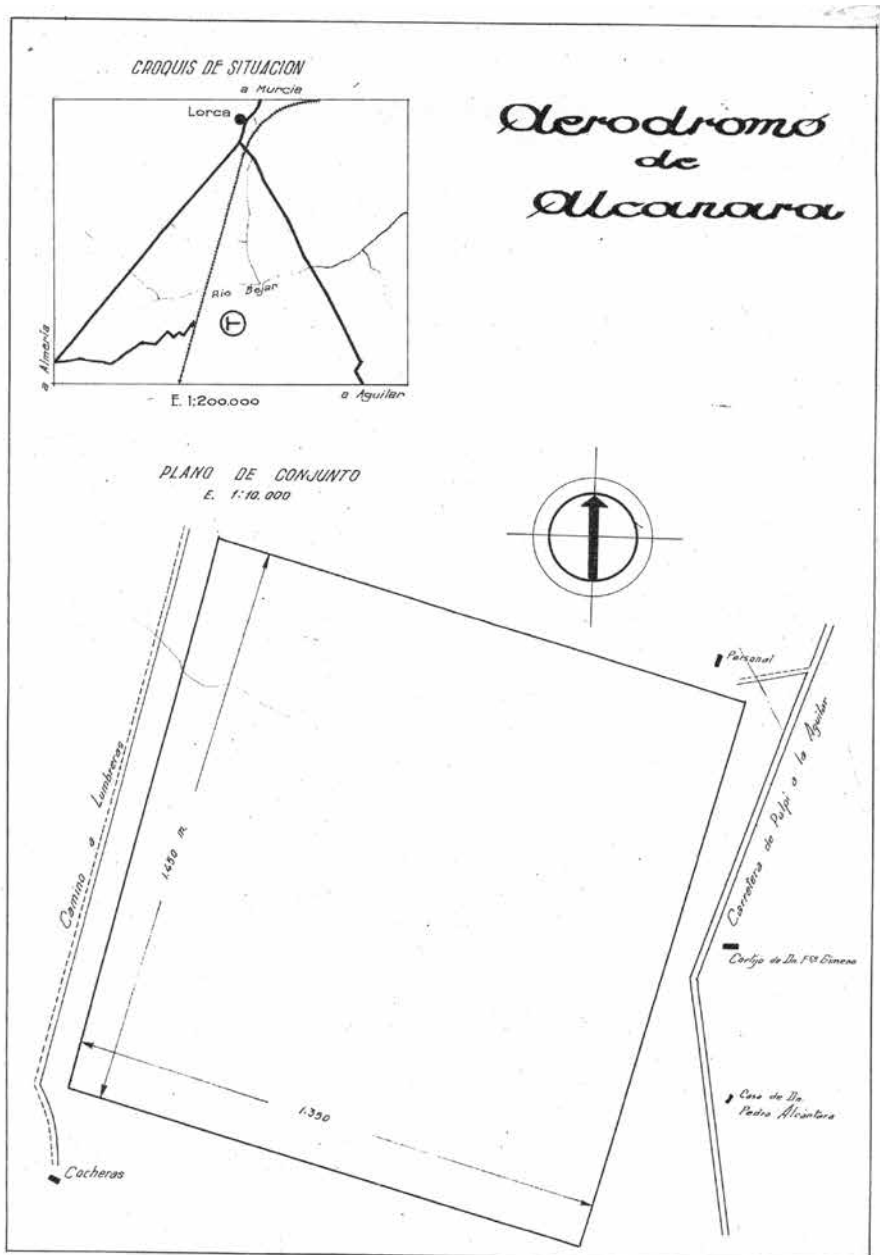


Figura 5. Plano de guerra del aeródromo de La Alcanara de Lorca. Archivo del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón.

La última patrulla de tres Chatos destacada en el aeródromo de La Aparecida se marchó a Orán, el 24 de marzo de 1939, y no volvieron a Lorca.

Los alumnos utilizaban varios tipos de avionetas como las Moth, Tiger Moth y las Caudron Aiglou, muy acrobáticas y de fácil manejo. Ellos igualmente practicaban cada mañana y el esfuerzo se les exigía como al que más. Siempre duros, trabajaron dando lo mejor aunque entre ellos se produjo el mayor número de accidentes en La Alcanara, ocurriendo casualmente algunos de ellos siempre en sábado (hecho curioso que destacaron numerosos pilotos entre sus recuerdos).

El primero de los accidentes mortales fue por el choque del tren de aterrizaje de un avión en fase de despegue, con un avión que estaba aparcado al final del campo. Ocurrió este hecho el sábado 31 de diciembre de 1938, con el sargento Joaquín Giménez Velarrubia de 19 años. El segundo se produjo el sábado 7 de enero de 1939, en el que en una patrulla de las prácticas, una de las Moth tocó la cola de otra, haciendo que esta se desplomase contra el suelo, resultando fallecido en el acto el sargento Antonio Diestro Goy, de 22 años, cerca del campo de vuelo. Increíblemente hubo un tercer accidente el domingo 15 de enero de 1939, pura mala suerte, pues un piloto bajó de una avioneta viendo que un pedal de mando estaba bloqueado. Mientras se dirigía a comentarlo a la caseta de vuelo (donde se registraban todos los datos tanto para diarios personales como para el propio aeródromo), otro piloto se montó y nada más despegar, cayó en picado. Ese día fallecía en el aeródromo el sargento Rafael Pastor Seguí, de 22 años. El cuarto y último es el relatado antes, solo tres días más tarde. Los cuatro están corroborados en los libros del Registro Civil de Lorca. No son los únicos accidentes pero sí son los cuatro con fallecidos que hubo. Otro día una Caudron se desplomó muy cerca del suelo, al realizar el piloto una maniobra para enderezar el aparato, pero solo resultó herido leve.



5



7



6

Lámina 5. Línea de las Moth y Tiger Moth de la Escuela de Vuelo y Combate en el verano de 1938 en El Carmolí, justo antes del traslado a Lorca. Colección Juan Arráez Cerdá.

Lámina 6. A la derecha primeramente las Moth, en el fondo las Caudron. A la izquierda los Ni-52C.1 y al fondo a la izquierda los Chato, en el verano de 1938 en El Carmolí, justo antes del traslado a Lorca. Colección Juan Arráez Cerdá.

Lámina 7. En primer plano el morro de un Chato que bien podría estar en La Alcanara de Lorca (no se sabe). Colección Juan Arráez Cerdá.

Igualmente, de los diarios de vuelo de diferentes pilotos que pasaron por La Alcanara, salen las matrículas de los aviones que aquí volaron:

Nieuport	CN-011
Caudron	EA-001, EA-002, EA-004, EA-005, EA-006, EA-009 EA-010, EA-011, EA-012, EA-014, EA-017
Tiger Moth	EP-001, EP-003, EP-008, EP-010
Romano	ER-005, ER-007, ER-008

También hubo un Focke Wulf FW56 Stosser con matrícula C-1 y un Dewoitine D.27/53 que puede que no tuviese matrícula. No hubo muchos más aparatos en estos seis meses escasos en los que aun así, hubo una extraordinaria actividad.¹⁴

Muchos fueron los pilotos que pasaron por el campo de aviación de La Alcanara en esos meses del final de la guerra civil. He aquí un listado parcial, algunos ya citados:

Leandro	Alvarez	Quiles	Conrado	Marín	López
Manuel	Arasa	Sabaté	Pedro	Martínez	Franco
José Miguel	Arnau	Llaona	Roberto	Martínez	García
	Banaclóis		Félix	Martínez	Pardo
José	Bastida		Miguel	Méndez	Rivas
	Batalla		José	Molero	Mena
Juan	Belda	Pérez	Luis	Monente	Navarro
Ramón	Benavides	Gil de Sagredo	José	Mora	
José	Benimeli	Rangel	Victoriano	Navárez	Villar
Antonio	Bernal	Nicolás	Juan	Nistal	Hidalgo
Enrique	Cabello	Jiménez	José	Olesa	Fons
Francisco	Calderón	Fernández	Francisco	Palomo	González
Jaime	Carreras	Anfrons	Rafael	Pastor	Seguí
Enrique	Carreras	Paris	Vicente	Planells	
Manuel	Cases	Izquierdo	Rafael	Puch	López
José	Codolá	Darbra	Andrés	Ramos	Andreu
Enrique	Dalmau	Martínez	José	Reinés	Machi
Pascual	de Diego	Hidalgo		Rico	
Antonio	Diestro	Goy	José	Rodríguez	Rodríguez
José	Dorca	Darné	Fernando	Ruiz de Alarcón	Férriz
Vicente	Fdez.-Escribano	García	Alfonso	Sánchez	Martínez
Jerónimo	Fenollós	Ayala	Juan	Saperas	Civera
Ernesto	Fenollosa	Alcaide	Vicente	Soto	Fernández
Angel	Fernández	García	Fernando	Such	
	Flores		Tomás	Temporal	
José	Fontbona	Pascual	Vicent	Torrent	Chordá
José	Foz	Tena	Amadeo	Torrent	Ramiro
Angel	García	Ezpeleta	José	Tortajada	Benavent
Marcos	Garrido	Rües	Teodoro	Trepas	Vilaró
Rafael	Genís	Genís	José	Valdero	Escudero
Joaquín	Giménez	Velarrubia	Francisco	Valiente	Pallás
Alvaro	González	Juncosa	Miguel	Velló	Benavent
	Gutierrez	Otero	José	Viladegut	Ros
Ramón	Marco	Marco	Roberto	Vilar	Serra
Ernesto	Marimón	Alamo			

14 ARRÁEZ CERDÁ, Juan. «Las escuelas de caza de La Gloriosa». *Revista Soldiers*. Núm. 29. 1997.

Y algunos nombres más, mecánicos a la izquierda y milicianos o tropa a la derecha:

Luis	Sancho	Riera	Mariano	Salazar	Pérez
	García		Juan	Serrano	Campos
Nemesio	Cingotita		Lorenzo	Guillén	Jaén
	Jiménez		Pedro	López	Navarro
	Aguado				
	Jover				
Francisco	Grueso	Manchón			
Juanito	Saez				
Manuel	Lobato				
Antonio	Martínez	Cano			
	Pelegrín				

5. EL FINAL DE LA GUERRA EN LORCA

Al final de la guerra civil, una mañana de semana llegaron unos periodistas para hacer unas fotos del aeródromo de Lorca, posando varios de los pilotos y sacando algunos aviones con los motores en marcha. Muy amables, quedaron con los pilotos y profesores en mandar el reportaje una vez publicado, pero al poco llegaban las noticias del hundimiento de los frentes y las informaciones de un final en forma de derrota para ellos, y nada más se supo. Especialmente el último mes, marzo de 1939 debió ser tremendo en el aeródromo, con numerosos rumores de gente marchándose con los aviones.

En marzo de 1939, y en previsión de las posibles huidas con los aviones del aeródromo, el jefe de mecánicos Jover, quitó los «ruptores de los magnetos» de las Moth, Tiger Moth y Caudron, y se los dio a su esposa para que los pusiera a buen recaudo. El día 23 el teniente Olmos oyó que uno de los Chato estaba a punto de ser reparado, y Jover se lo ofreció lleno de gasolina. Pero antes de que se montara, el teniente Mora le llamó para irse con ellos unos días después. Olmos subió al avión y voló durante 45 minutos, pero volvió a Lorca, diciendo que el Chato no funcionaba bien; sin embargo, no era verdad, estaba perfecto.

Una mañana el personal de tierra notó que faltaba una Caudron Aiglón, y pronto se descubrió que uno de los mecánicos que había aprendido mucho, había desertado llevándosela a Melilla.

En la mañana del 25 de marzo de 1939, algunos de los pilotos que estaban en el campo y que ya tenían amistades en Lorca fueron a despedirse de ellos, pues habían decidido marcharse a Argel. A media mañana, despegaron seis avionetas, tres Caudron y tres Moth, con sus seis pilotos y cinco mecánicos, dirigiéndose en dos patrullas hacia la costa de Argelia. Los seis aviones llegaron a Mostanagem y Orán sin novedad. El día 26, hubieran tenido que entregarse con sus aviones a las tropas Nacionales en Segovia. Dorca y García Ezpeleta eran los sargentos de guardia, fueron los encargados de

desarmar al capitán Grueso Manchón, que estaba de guardia esa mañana, a punta de pistola. Encerraron al cuerpo de guardia en el taller. Despegaron con las seis avionetas y pusieron rumbo sur, volando una a 2.000 metros y la otra a ras del mar, con el objetivo de eludir a los Grumman de la defensa costera de La Aparecida.

La salida la realizaron los siguientes:

AVIÓN	PILOTO	PASAJERO
Caudron	Dorca	Sancho
Caudron	Velló	Grueso Manchón
Caudron	Méndez Rivas	Sáez
Moth	Navárez	Lobato
Moth	Foz	Martínez
Moth	García Ezpeleta	-

Otros pilotos rehusaron la posibilidad de escaparse de Lorca, pues unos días antes estuvo en La Alcanara el coronel Camacho, jefe de las fuerzas aéreas de la Junta del Coronel Casado, que los convenció para que se entregaran con los aviones el día 26.

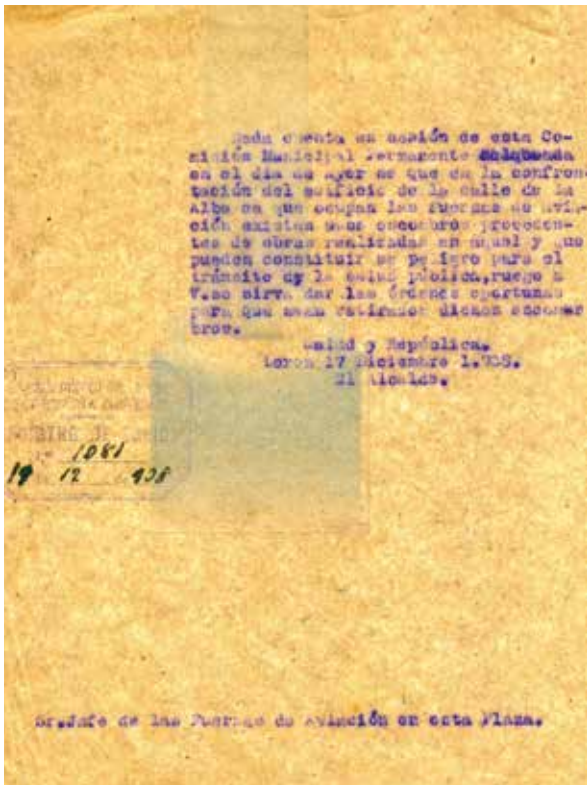


Figura 6. Nota del Ayuntamiento de Lorca a las Fuerzas Aéreas situadas en Lorca, a finales de 1939. Archivo Municipal de Lorca.



Lámina 8. Vista desde el castillo de la ciudad de Lorca en la guerra, aproximadamente en diciembre de 1938, hecha por los pilotos del aeródromo. Colección David Gesalí Barrera.



Lámina 9. Pilotos de la Escuela de Vuelo y Combate de la República con uniformes de trabajo, previa a su llegada a Lorca. Colección David Gesalí Barrera.



Lámina 10. Iglesia de San Juan, Lorca, en diciembre de 1938, con los pilotos Trepat y Cuesta. Colección David Gesalí Barrera.



Lámina 11. Iglesia de San Juan, Lorca, en diciembre de 1938, con el piloto Fontbona y un amigo. Colección David Gesalí Barrera.

Después de este hecho, los controles en el aeródromo se reforzaron. El día 28 fue muy duro pues incluso Besonía le quitó la pistola a Olmos, reteniéndolo en el hotel Comercio. Al día siguiente les dio permiso a todos e incluso un autobús para ir a Alicante y a Valencia. Salieron de Lorca antes de la hora de comer, y después de muchas vueltas por puertos y aeródromos, algunos profesores y pilotos volvieron a Lorca, donde el 30 de marzo fueron detenidos por los miembros de la falange local. Así acabaron las vicisitudes de unos jóvenes pilotos que durante casi seis meses hicieron de la ciudad de Lorca su casa. El buen recuerdo no les desapareció nunca a pesar del difícil final de unos y otros.

Al llegar las tropas Nacionales al aeródromo de Lorca encontraron numeroso material de aviación, y de igual manera en otros campos de toda España. Esto quedó reflejado en un informe de fecha 10 de abril de 1939 en Los Llanos, aeródromo de Albacete, firmado por Luis Llorente, a la sazón comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas de Ocupación.¹⁵ Extractando de ese informe que se encuentra en el Archivo Histórico del Ejército del Aire, obtenemos lo siguiente en La Alcanara y en otros campos de Lorca:

- Hispano Nieuport Ni-52C.1 en La Alcanara había dos nada menos, pero solo estaban los fuselajes y motores, por lo que fueron a la chatarra.
- Caudron C.600 Aiglón había un total de ocho, más o menos en buen estado, pues tras unas revisiones rutinarias, siguieron sirviendo en el ejército del aire (tres se habían ido el día 25 de marzo).

15 ARRÁEZ CERDÁ, Juan. «Aviones recuperados en el sureste al final de la guerra civil». *Revista Española de Historia Militar*. Núm. 1. 2000.

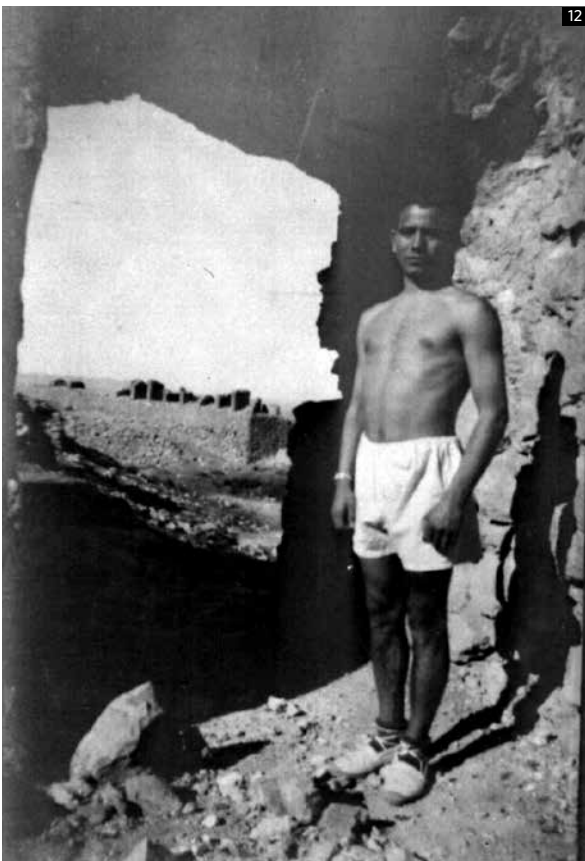
- Dewoitine sin detallar en La Alcanara, sería el modelo D.27/53 sin matrícula, que pudo estar en malas condiciones pero fue considerado reparable.
- Romano R-82 aparecieron cinco en La Alcanara: dos averiadas, dos a falta de planos y una en perfectas condiciones.
- De Haviland DH-60 Moth había un total de cinco en La Alcanara, y se encontraban en perfectas condiciones, pasando igualmente a prestar servicio muchos años más (y las tres que igualmente se habían marchado el día 25 de marzo).
- Fokker a secas, del que se encontró en La Alcanara solo el fuselaje que fue a chatarra (debía referirse al Focke Wulf FW56 Stosser).
- Polikarpov I-15 Chato aparecieron cuatro en Lorca, dos en perfecto estado que puede que estuvieran en Puerto Lumbreras, y dos en reparación, en La Alcanara (otros tres más que eran de aquí y se marcharon desde La Aparecida el día 24).

Los aeródromos quedaron al poco tiempo medio abandonados y por supuesto sin aparatos ni otro material de valor. Después del verano de 1939 ya no había por la zona ni siquiera vigilancia militar, y a menos irían los hechos. La Torrecilla y Puerto Lumbreras perdían la clase B como eventual o de maniobra, con fecha 30 octubre de 1939. Es curioso el error, como siempre, que se produjo con la confusión de los aeródromos de La Alcanara y La Torrecilla, aclarado finalmente en escritos del Ejército del Aire, 3.^a Región Aérea, Estado Mayor, 1.^a Sección, de 3 de noviembre de 1939.

Lámina 12. Castillo de Lorca, en diciembre de 1938, con el piloto Cuesta. Colección David Gesalí Barrera.

Lámina 13. Castillo de Lorca, en diciembre de 1938, con el piloto Trepát. Colección David Gesalí Barrera.

Lámina 14. Castillo de Lorca, en diciembre de 1938, con los pilotos Fontbona y Trepát. Colección David Gesalí Barrera.



En efecto, el jefe de la 3.^a Región Aérea proponía el 3 de octubre como utilizable el aeródromo de Lorca (se refería a La Alcanara claro) y por eso el día 4 se incluyó en el despliegue: campo con la catalogación clase B. El 21 de octubre quedaba incluido en el despliegue oficial. Luego el error y la aclaración, pero fue engordar para morir. Con motivo de la reducción de campos ordenada por el Ministerio del Aire, también el aeródromo de La Alcanara se devuelve a sus propietarios, lo que se ordenó con fecha 1 de febrero de 1940, al igual que el de Totana.

Lámina 15. Hangar taller del aeródromo de La Alcanara de Lorca en su estado actual (12 de octubre de 2008). Colección del autor.



Lámina 16. Casa de oficinas y radio del aeródromo de La Alcanara de Lorca en su estado actual (14 de diciembre de 2003). Colección del autor.



AGRADECIMIENTOS

Lo mejor del trabajo de investigación pasó hace años, pues esto del aeródromo de Lorca empezó muy pronto, en el Colegio de San José a principios de los 80, gracias a un maravilloso maestro del que recuerdo sus anécdotas del campo de aviación: don José Pallarés Carrasco, quien contaba cómo de pequeño y paseando con su bicicleta había visto a los aviones en el campo.



Lámina 17. Escrito «Policarpo Lechuga» dentro del hangar taller del aeródromo de La Alcanara de Lorca (7 de diciembre de 2003). Colección del autor.



Lámina 18. Mi profesor don José Pallarés, delante del hangar del aeródromo de La Alcanara de Lorca (7 de diciembre de 2003) ¡Con él empezó todo! Colección del autor.

A él recurrí en primer lugar y fue el primer entrevistado, como también a Rafael de Madariaga Fernández la primera persona que escribió sobre este aeródromo. Pero cuando Juan Arráez Cerdá entró en esta historia, todo se «profesionalizó» a otro nivel nunca imaginado.

Los contactos con los pilotos que habían estado aquí en 1938 y 1939 empezaron a producirse, y así las historias, los datos y las anécdotas brotaron a cientos. Juan me enganchó con ADAR, una asociación de los pilotos de la aviación de la República que siempre me ayudó a localizar a estos jóvenes de espíritu, como eran todos a los que conocí. Fueron buenos tiempos.

Mariano Sánchez López, entrevista con su familia el 6 de diciembre de 1997.

Jesús Gallardo Martín-Sanz, entrevista el 9 de diciembre de 1997.

Joaquín Ruiz Martínez, entrevista el 14 de diciembre de 1997.

Alfonso Sánchez Martínez, entrevista el 16 de diciembre de 1997 y otras después.

José Dorca Darné, carta del 21 de enero de 1998, y luego muchas más, así como reuniones con él en muchos lugares, entre los que destaco Gandía ese mismo verano.

Antonio Bernal Nicolás, entrevista el 3 de febrero de 1998.

Rafael Puch López, carta del 16 de febrero de 1998, y muchas entrevistas después; él se casó con una lorquina, María Olcina Martínez.

Juan Olmos Genovés, carta del 29 de marzo de 1998, y luego varias más, además de la reunión en Gandía ya citada.

Antonio Muñoz Martín, carta del 22 de abril de 1998.

Teodoro Trepas Vilaró, entrevista en Gandía el 6 de junio de 1998.

Miguel Velló Benavent, entrevista en Gandía el 6 de junio de 1998.

Conrado Marín López, entrevista en Gandía el 6 de junio de 1998.

José Tortajada Benavent, entrevista en Gandía el 6 de junio de 1998.

Luis Monente Navarro, carta del 16 de julio de 1998.

Ernesto Marimón Álamo, carta del 23 de julio de 1998, y otras después.

Félix Martínez Pardo, carta del 22 de marzo de 1999.

Amancio Baltanás Franco, entrevista el 24 de febrero de 2000.

Francisco Martínez Blázquez, entrevista el 28 de agosto de 2001.

José Codolá Darbrá, entrevista el 19 de noviembre de 2003.

Aurora Diestro Goy (hermana del piloto fallecido en Lorca, Antonio), entrevista el 25 de noviembre de 2003.

Hilario Martínez García (hermano del piloto fallecido en Lorca, Rafael), entrevista el 25 de noviembre de 2003.

Si algo fue especialmente difícil y en cambio muy gratificante, fue encontrar personas de Lorca en estos años, que recordaban perfectamente sus vivencias con pilotos e incluso en el aeródromo:

Pedro García Peñas, entrevista el 7 de febrero de 1998.

Juan Pérez Mateos, entrevista el 21 de febrero de 1998.

Gregorio González Pérez, entrevista el 1 de marzo de 1998.

Pedro López Navarro, entrevista el 15 de septiembre de 1998.

Martín López Navarro, entrevista el 15 de septiembre de 1998.

Luis Mora Parra, entrevista el 20 de noviembre de 2003.

José Pallarés Carrasco, visita al aeródromo el 5 de diciembre de 2003.

Antonio Pallarés Moreno, visita al aeródromo el 7 de diciembre de 2003.

Sebastián Pérez García, visita al aeródromo el 14 de diciembre de 2003.

Con muchas entrevistas hechas recibí la ayuda profesional de David Gesalí Barrera, y con él salió esa documentación gráfica y escrita que apoyaría a estos diarios de vuelo de los pilotos, y así fue como se fraguó que habría un trabajo posterior. Luego con Carlos Javier Sánchez Martín, completé toda la documentación y contrasté el origen de muchas fuentes para el futuro trabajo que seguro que iba a escribir en 2003. Gracias Andrés Martínez Rodríguez por haberme dado la oportunidad de que esa espera no llegara a los 15 años. Se me han quedado para el final los compañeros del Ejército

del Aire que me han ido despejando pistas que fueron surgiendo en la tarea de recopilación, y que me han ayudado a borrar errores, como Roberto Plá Aragonés y Manuel Gil Alcántara.

A todos muchas gracias, de verdad.



Lámina 19. El piloto Rafael Puch en el aeródromo de Lorca en 1939. Colección Rafael Puch López.



Lámina 20. Reunión de pilotos del aeródromo de Lorca con Marín, Velló, Trepat, el teniente Olmos y Dorca (agachado), en Gandía el 6 de junio de 1998. Colección del autor.