

70 AÑOS DE AVIACIÓN MILITAR EN MÁLAGA

El pasado 23 mayo en el antiguo edificio de Correos, actual Rectorado de la Universidad, el letrado Francisco Javier Hidalgo del Valle impartió una conferencia, ilustrada con más de cien fotografías, con motivo de la conmemoración de los setenta años de la Aviación Militar en Málaga. Una conferencia que formó parte del habitual ciclo que cada curso es organizado por la Academia Malagueña de Ciencias y que por su interés reproducimos parcialmente a continuación.

La conferencia comenzó con una interesante introducción histórica evocando al mitológico Dédalo e Ícaro y al gran Leonardo da Vinci y su “Código sobre el Vuelo de los Pájaros”. Continuó con un breve recorrido por los orígenes de la aviación con los hermanos Montgolfier, creadores de la aerostación, hasta llegar a los también hermanos Wright, los cuales fueron los primeros en hacer volar un aparato más pesado que el aire, convirtiéndose en los pioneros de la Aviación.

Las Primeras Experiencias Aeronáuticas que tuvo nuestra ciudad la constituyeron las “Grandes Fiestas de Aviación” en los años 1910, 1913, 1917 y 1921 desarrolladas en las playas de la Misericordia y en la propia ciudad. Las mismas fueron profusamente explicadas con interesantes anécdotas, incluyendo también otros eventos aeronáuticos de los años veinte.

Es también de este tiempo el origen del aeropuerto de Málaga. El mismo se encuentra en el establecimiento en España de la primera línea aérea comercial. Dicha empresa fue llevada a cabo por el francés *Pierre Georges Latécoère* que quería unir desde el aire Toulouse y Casablanca, haciendo escalas en distintos aeródromos, entre los que se proyecta uno en Málaga. Tras informarse que la zona de la Misericordia había sido campo aviatorio, pone rumbo hacia ese punto desde Alicante la mañana del 9 de marzo de 1919. Sin embargo, un fuerte aguacero le hace tomar tierra en un erial llamado cortijo de “El Rompedizo”, entre las carreteras hacia Torremolinos y Churriana. Así da comienzo la historia del aeropuerto y la base malagueña.

La autorización del Gobierno Español, para los vuelos de esa línea aérea, no se produce hasta su publicación a través de Real Decreto el 30 de agosto de 1919 en la Gaceta de Madrid. Desde 1919 a 1931 *Latécoère* explotará la línea, siendo sustituida por *Aeropostale* que en 1934, a su vez, le releva *Air France* al absorber a esta última.

Paralelamente, en 1928 se constituye la Junta del Aeropuerto Nacional de Málaga que, tras innumerables problemas, consigue que finalmente se publique el 12 de marzo de 1932 el Decreto en el que se autoriza a esa Junta a adquirir



por cuenta del Estado los terrenos denominados de “El Rompedizo”.

Desde el año 1932 con la compra de “El Rompedizo” hasta el año 1936 no se producen reformas dignas de interés, llegando al 18 de julio de 1936 y el Alzamiento Nacional.

Inicialmente, en Málaga se produce una gran confusión. El capitán Huelin y el teniente Segalerva sacan las tropas a la calle. Sin embargo, la llegada al puerto de diversos buques de la flota con la marinería sublevada y el aterrizaje el día 21 de tres aviones Nieuport 52 en “El Rompedizo” harán definitivamente deponer las armas a los alzados en la ciudad.

Es de señalar que estos tres aviones formaban parte de un grupo de seis que partieron de Madrid con destino a Granada. Sin embargo, aterrizando en esta ciudad observaron que el aeródromo de aquella ciudad había pasado de manos republicanas a las nacionales, dándole tiempo a sólo tres de ellos a poner rumbo hacia el aeródromo republicano más cercano, Málaga.

El rosario de aviones republicanos que pasaron por Málaga durante la guerra fue importante. Son de destacar los hidroaviones Dornier Wal y Savoia 62, los aviones Breguets XIX, Vickers Vildebest, Potez 54 rusos, Polikarpov I-15 “chatos” y Tupolev SB-2 “katiuskas”, también rusos.

El número de bombardeos en toda la provincia por ambos bandos hasta la toma de Málaga por las tropas nacio-



nales el 8 de febrero de 1937 fue considerable con cuantiosos daños y muertos.

El alejamiento del frente y las magníficas condiciones de la ciudad hicieron que la Jefatura Aérea Militar Nacional optara por Málaga para la ubicación de sus técnicos especialistas. Por un lado, se ubicó la Escuela de Observadores en la propia Base y, por otro, la de Especialistas en un local al final de calle Cuarteles.

Estas escuelas trajeron consigo otro gran desfile de aviones para el entrenamiento de los alumnos. Se les dotó al principio de Junkers monomotores y Buckers 131. Complementándose después, con Heinkel 46 “pavas”, Gothas 145, Natachas, Heinkel 45 “pavos” y Savoia 79.

A pesar de la oposición de las autoridades malagueñas y de la presión de los medios de comunicación en 1950 se trasladarán los especialistas a la Maestranza Aérea de León y siete años más tarde también desaparecerá la de observadores.

A todo esto, “El Rompedizo” continuaría como aeródromo Militar Nacional durante la guerra, con otro importante número de aviones militares que se hace imposible determinar en cuántos y de qué tipo operaron aquí, dado el alto número de movimientos.



En febrero de 1951 es catalogada militarmente como “Base Aérea” y en septiembre de 1959 se trasladará a nuestra ciudad el Ala de Bombardeo Ligero número 27 que, procedentes de Morón formarán dos escuadrones de C-2111, la versión española de los alemanes Heinkel 111, los famosos “pedros”.

Estos aparatos estarán con nosotros hasta noviembre de 1967, fecha en la que se disuelve el Ala, participando en gran número de maniobras, siendo destacados en la campaña de Sidi-Ifni y hasta participando en bloque en la película “La Batalla de Inglaterra”.

La reorganización del Ejército del Aire hace que, en aquellas fechas se encuadre el Grupo 27 en Málaga y la 515 Escuadrilla asignándole aviones E-9 “Aisa” y tres aviones de entrenamiento T-6 “Texan”, además de un viejo Junker 52.

En marzo de 1970 se produce una nueva reorganización de todas las unidades y se suprime el 27 Grupo, creándose en su lugar el Escuadrón 205, aunque por poco tiempo dado que éste se disolverá en septiembre de 1971, quedando sólo la 515 Escuadrilla que pasará a mejor vida en enero de 1973. Desde ese momento la Base malagueña queda sin ningún efectivo aéreo.

En la actualidad la Base forma parte del Grupo de Apoyo Operativo del Ejército del Aire, sirviendo de punto de aprovisionamiento para las misiones en África, base permanente de los helicópteros de la Guardia Civil y Policía Nacional, de ejercicios y maniobras y de los hidroaviones y helicópteros contraincendios en la campaña de verano, proporcionando apoyo logístico a gran número de aeronaves nacionales y extranjeras.

