



Historia del campo de Aviación "El Rompedizo"

ANTONIO FUENTE VELEZ

"El Rompedizo", no fue solamente el nombre de un cortijo malagueño o el de un modesto campo de aviación, fue parte de la Historia Aeronáutica de Málaga y en él, profundamente arraigado, el recuerdo de cerca de sesenta años de nuestra aviación. Vaya pues a ella nuestro trabajo.

"EL ROMPEDIZO" EN LA GEOGRAFIA MALAGUEÑA

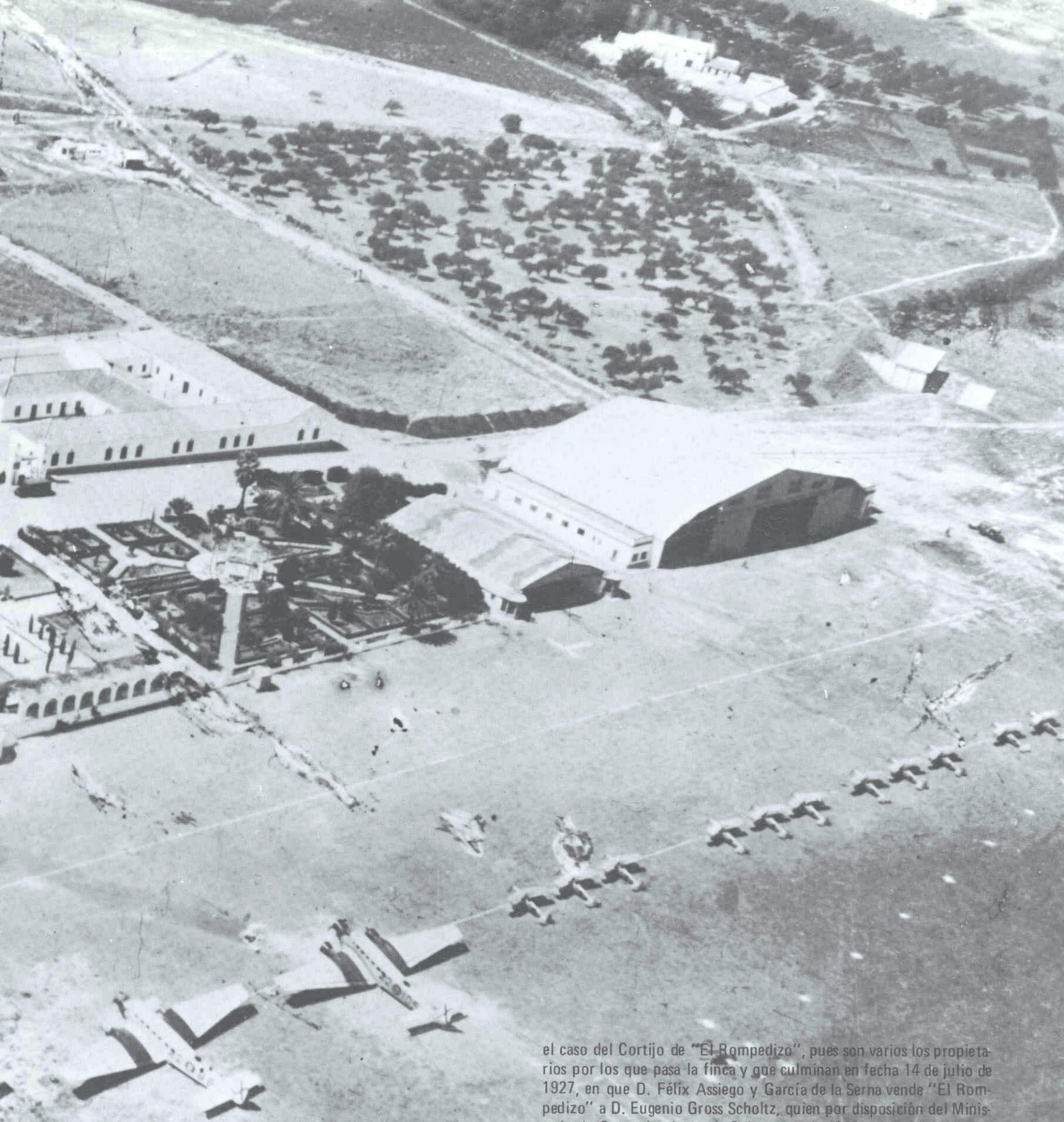
Es a comienzos del siglo XIX, cuando aparecen los primeros datos que se conocen sobre "El Rompedizo", en un plano geográfico levantado de la Vega Malagueña, existente en el Archivo Geográfico del Ejército. Años más tarde, concretamente en 1845 D. Juan Salazar Pacheco, declara ante el Ayuntamiento de Churriana, llevar en arrendamiento, entre otras, una finca conocida como "Rompedizo", propiedad de los herederos de D^a Josefa Monsalve, con una renta anual de seis mil reales de vellón y una superficie de 45 fanegas de tierra de regadío.

Meses más tarde, el 24 de mayo de 1846, es D^a Mariana Cabaliza de Trujillo, vecina de Granada, la que declara al Ayuntamiento de Churriana, como madre y tutora de sus hijos menores, habidos en su matrimonio con D. Joaquín Trujillo y Chacón, ser propietaria, por herencia de D^a Josefa Monsalve, de la finca "El Rompedizo" sita en la Vega de Málaga, con cabida de 50 fanegas de tierra para sembrar.

El campo de aviación "El Rompedizo" cuando ya era Base Aérea

Posteriormente, datos del Ayuntamiento de Churriana, señalan que estas tierras fueron adquiridas hacia 1866 por D. José Salazar, presumiblemente descendiente del primitivo arrendatario, según consta en el protocolo del notario de Málaga D. Joaquín Bujella y Cestino.

Con esta adquisición queda la finca "El Rompedizo" enmarcada dentro de las siguientes coordenadas geográficas: 4° 29' 59" de longitud O. y 36° 40' 27" de latitud N con una altura media sobre el nivel del mar de 12 m.



La superficie total una vez considerada como finca única e independiente se fijó en 44 Ha. 86 a. y 4 ca. con los límites siguientes:
Al Norte: con la realenga de Mijas, que la separaba de la finca Cortijo "El Carambuco".

Al Sur: con la carretera de Málaga a Cádiz, que la separaba del Cortijo de "San Julián".

Al Este: con la finca denominada "Haza de los Morales", que más tarde tomaría el nombre de Cortijo de "San José".

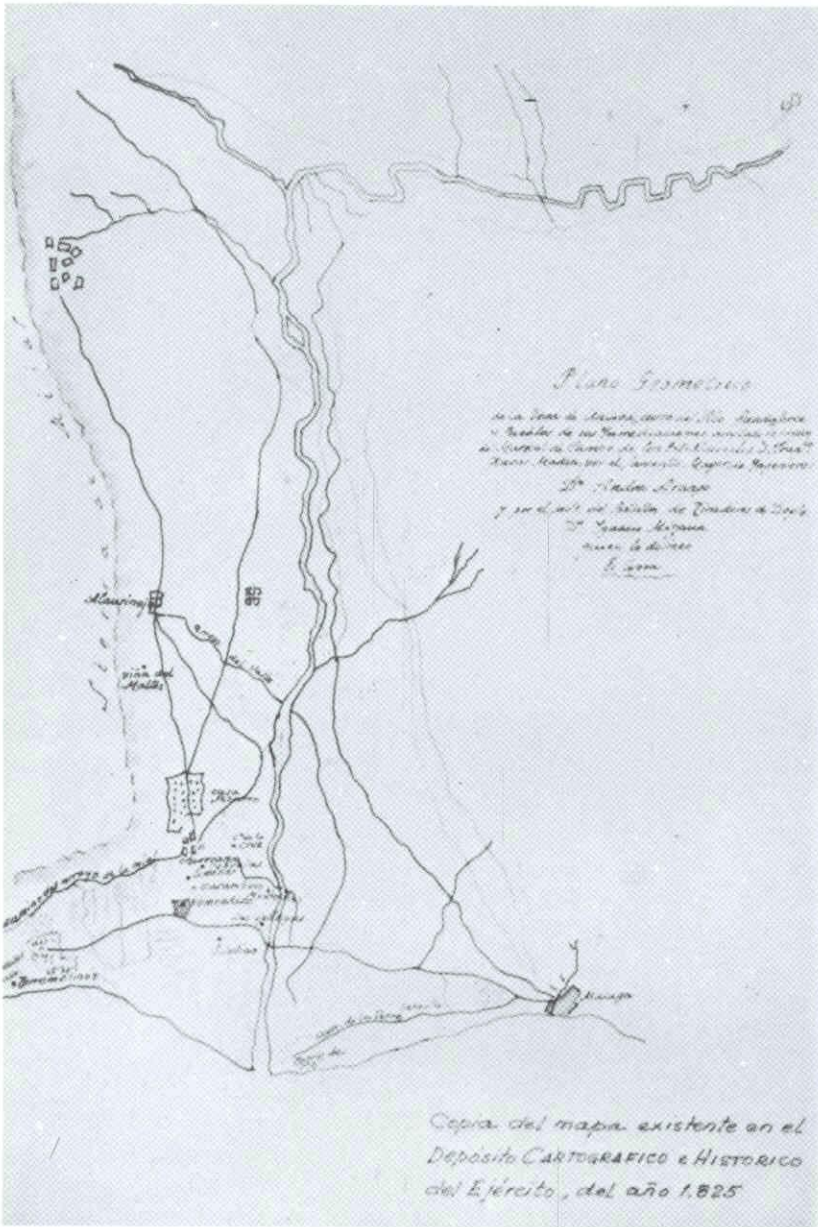
Al Oeste: con los cortijos de "Carambuco", "Las Peñuelas" y "Pastor" que luego tomaría el de "Santa Amalia".

La desaparición de los viñedos en el Oeste malagueño, hizo que muchas fincas tuviesen un cambio de propiedad constante y este es

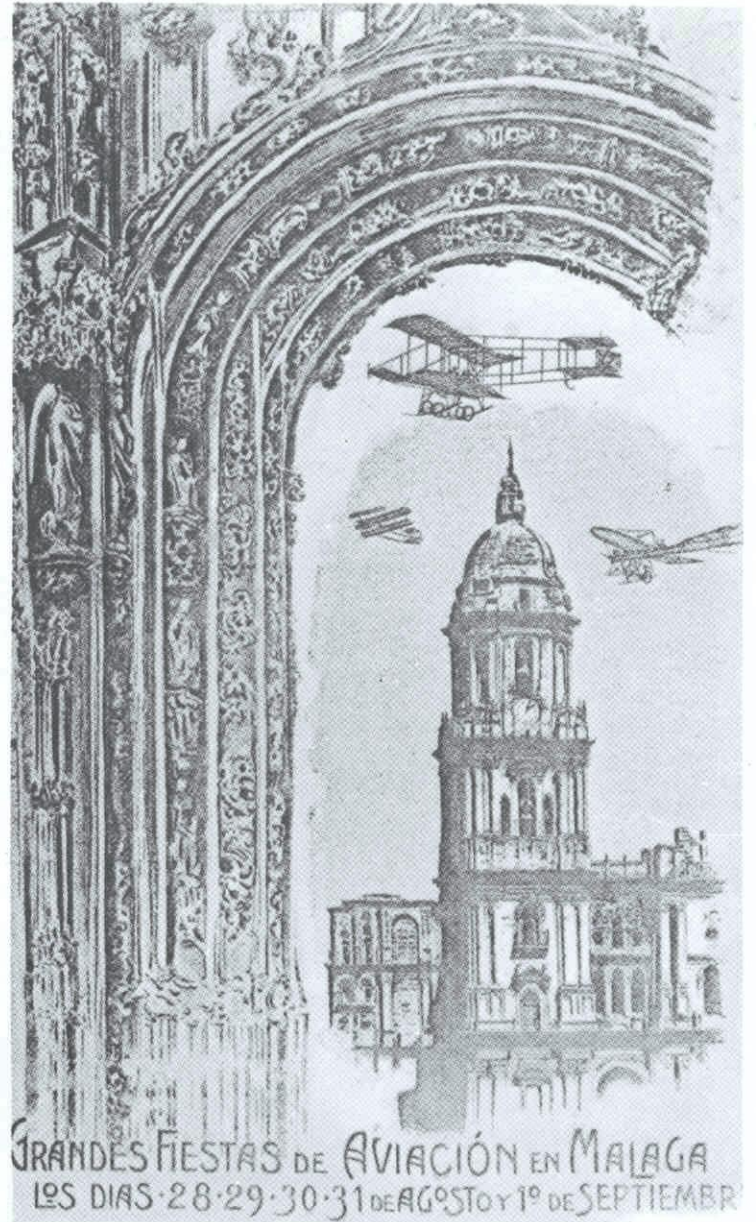
el caso del Cortijo de "El Rompedizo", pues son varios los propietarios por los que pasa la finca y que culminan en fecha 14 de julio de 1927, en que D. Félix Assiego y García de la Serna vende "El Rompedizo" a D. Eugenio Gross Scholtz, quien por disposición del Ministerio de Comunicaciones de 9 de marzo de 1932, aparecida en la Gaceta de Madrid nº 72, lo vende a la Junta del Aeropuerto de Málaga.

Tenía "El Rompedizo" cuando fue adquirido por la Junta; una superficie de 44 Ha. y 4 ca., pues de la superficie primitiva fueron expropiadas para el trazado del ferrocarril suburbano de Málaga a Coín, 84 a. y 4 ca., ferrocarril que a su vez serviría de línea divisoria con la finca colindante "Santa Amalia".

No es tarea fácil en el corto espacio de un artículo, relatar las vicisitudes que de toda índole ha tenido "El Rompedizo", no obstante trataremos de resaltar aquellos detalles que de una manera u otra nos den un claro conocimiento de la historia de este Aeródromo, dejando constancia de que el minimizar u omitir algún hecho o acontecimiento será debido a la simplificación del tema que nos ocupa.



Plano de la Vega de Málaga, realizado en 1825, donde figura el cortijo "El Rompedizo".



Portada del cartel anunciador del primer festival aéreo (1910)

"EL ROMPEDIZO" EN LA AVIACION

Corrían los últimos días de agosto de 1910, cuando bajo el patrocinio del Excmo. Marqués de Larios y el tesón de D. Juan Ponce de León, pudieron los malagueños contemplar en su cie-

lo y en una zona próxima a capital conocida como Playa de la Misericordia, los diversos ejercicios aéreos, realizados por los célebres aviadores franceses Mr. Jullerot y Mr. Mollien con un "Farman" y un "Bleriot".

Tras este acontecimiento aéreo, Málaga, como otras muchas capitales españolas, entra en un largo letargo en relación con el mundo de la aviación, del que tardará varios años en despertar, cosa que sucede, un seis de marzo de 1919, cuando personal de la Compañía Francesa Latécoère, se desplaza a Málaga para buscar un lugar idóneo donde poder establecer una escala técnica para su línea aérea "Lignes Aeriennes Latécoère", que partiendo de Toulouse y haciendo escala en Barcelona, Alicante y Málaga, pudiese llegar a Casablanca.

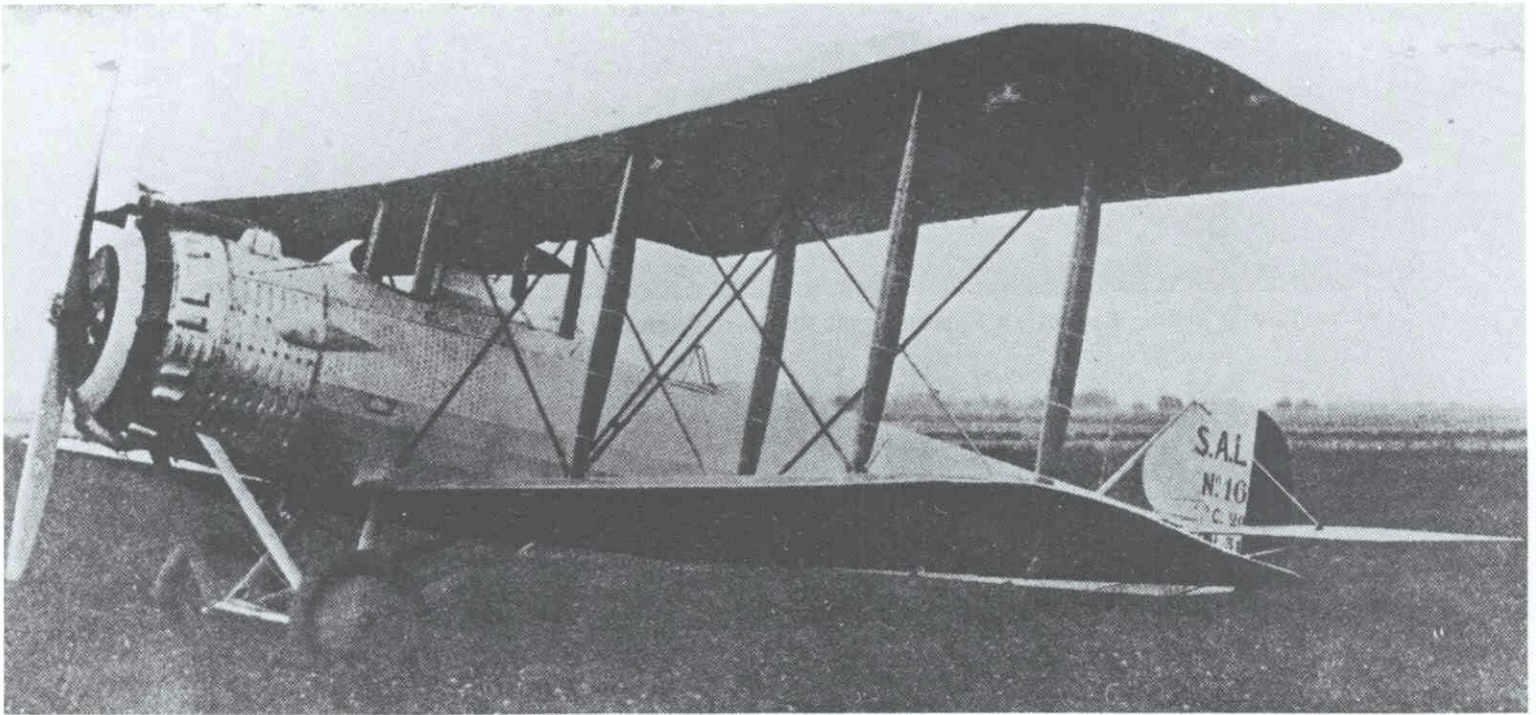
En principio se considera como terreno apto para establecer en él la escala prevista, el de la finca conocida como "La Isla" próxima a Málaga y el 9 de marzo de 1919, llega un avión "Salmson" de 260 CV, pilotado por Mr. Lemaitre y con Mr. Latécoère de pasajero, no pudiendo tomar tierra por estar el terreno inundado, obligando al piloto a buscar otro lugar donde aterrizar.

Después de varias evoluciones por las zonas cercanas, decide por fin hacerlo en una finca próxima, que resultó ser la conocida como "El Rompedizo".

La buena impresión que este campo causa en Mr. Latécoère, hace que tras varios vuelos de estudio sobre el mismo, con aterrizajes y despegues, entable con su propietario unos contactos que culminan con la firma de un contrato de arrendamiento del campo, por la



Sobre de la primera carta enviada a París por el correo aéreo de la línea Latécoère, el día 12 de marzo de 1919.



Fotografía del **Salmson Z9** que tomó por primera vez tierra en el campo de "El Rompedizo".

cantidad de 7.000 ptas. anuales, con una opción de compra del mismo por 135.000 ptas., opción que nunca llegó a ejercitarse.

Con el contrato de alquiler en la mano y los trámites legales resueltos, Mr. Latécoère inaugura el 1 de abril de 1920, la llegada a Málaga de su línea aerpostal "Lignes Aeriennes Latécoère", con un Breguet XIV pilotado por Mr. Costes Diume, avión que es recibido con grandes muestras de entusiasmo por las autoridades, prensa y público en general, que en gran número habían llegado hasta el campo para presenciar este acontecimiento.

Con el acto simbólico de la entrega de la valija de correspondencia al Alcalde Málaga, y tras la rotura de una botella de champán sobre el fuselaje del avión por la madrina del acto, Srta. Gross, quedaba escrita una fecha histórica en la aviación malagueña.

Tras este acontecimiento, la Compañía procede rápidamente a los arreglos de explanación del terreno, así como a la construcción de un barracón para alojamiento de un aeroplano de reserva; trabajos a los que se unirían los de construcción de dos plataformas portadoras de unos focos que, alimentados por un grupo electrógeno, daban iluminación al campo durante la noche. Más adelante se complementa con un pequeño taller, unos cuantos bidones de gasolina y una modesta emisora de radio. Con estas instalaciones el campo de aviación, disponía ya de la asistencia técnica necesaria, no sólo para los aviones de la Compañía Latécoère, sino también para todos aquellos que pudiesen llegar a Málaga, bien como fin de etapa o para hacer escala en ella.

Transcurren los años y España como otros tantos países no dispone de legislación aérea alguna, hasta que el Gobierno, consciente del problema, publica con fecha 20 de julio de 1927, un Real Decreto Ley sobre Aeródromos con carácter general, públicos y privados, en el que figuraba Málaga con su aeropuerto y puerto, como una de las obras de realización urgente. Esta Ley establecía además las bases y reglamento para la creación y funcionamiento de Juntas o Patronatos que llevasen a efecto la construcción y explotación de los referidos aeródromos o aeropuertos.

Meses más tarde, la Gaceta de Madrid, publica, con fecha 18 de enero de 1928, el Plan Inicial de Comunicaciones Aéreas, incluyendo entre las líneas de interés público, la de Barcelona-Valencia-Málaga-Sevilla y viceversa y la de Melilla-Málaga-Ceuta-Cádiz.

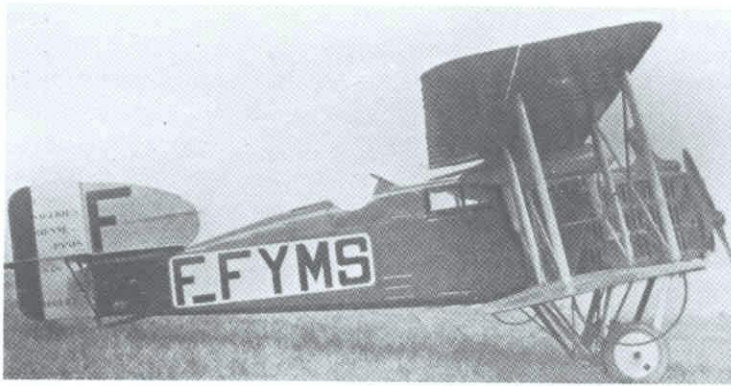
Todo esto hace, que en Málaga se cree el Patronato de la Junta del Aeropuerto, con D. Luis Fernández de Villavicencio como Presidente, el cual inicia rápidamente una serie de contactos con las autoridades aéreas, para conseguir que Málaga tenga su aeropuerto.



(1) El piloto **Mr. Lemaître**, acompañado por **Mr. Latécoère** (2), con algunas personalidades el día que llegó a "El Rompedizo".



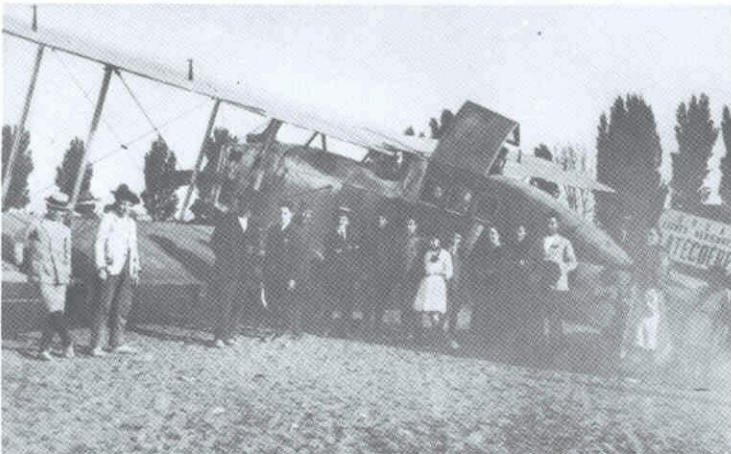
(1) Cortijo "El Rompedizo". (2) La Isla. (3) Playa de la Misericordia. Lugares pioneros de la aviación en Málaga.



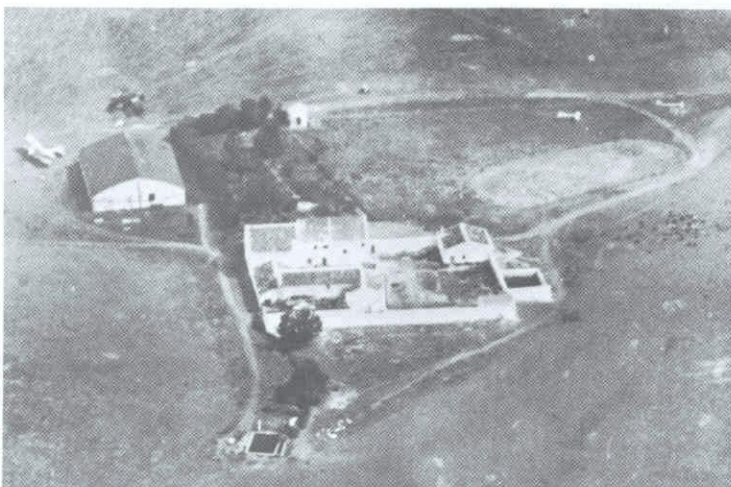
Uno de los primeros **Breguet XIV** que empleó la Compañía **Latécoère** en sus etapas a **Málaga**.



Bautizo de la línea aérea en **Málaga** el 1 de abril de 1920.



Uno de los últimos **Breguet XIV**, empleados en la ruta al llegar a "**El Rompedizo**" para recoger pasajeros.



Cortijo "**El Rompedizo**" cuando fue adquirido por "**Lignes Aeriennes Latécoère**" en él vemos dos **Breguet XIV** con el barracón.

Pero pasan los meses y los trámites se estancan, hasta que el 11 de agosto de 1928, en virtud de una Real Orden de la Presidencia de Gobierno, se crea la Comisión Técnica encargada de informar y asesorar sobre la instalación de campos de aviación. Esta Comisión designa al comandante D. Joaquín Pérez Seoane, para que informe sobre cuál es el mejor terreno para instalar en él un aeródromo, informe que una vez realizado, señaló más idóneo el campo utilizado por la Compañía Latécoère, denominado "**El Rompedizo**", y aconsejando la compra del mismo.

La escasez de medios económicos de la Junta a pesar de la ayuda oficial que se le ofrece, hace que el tiempo vaya pasando sin tomar decisión sobre el particular, hasta que, en virtud del Decreto del Ministerio de Comunicaciones de fecha 9 de marzo de 1932, se autoriza a la Junta para adquirir los terrenos de "**El Rompedizo**" en la cantidad de 175.000 ptas.

Esta disposición hace que rápidamente se ponga la Junta en contacto con la propiedad de los terrenos y lleguen a un acuerdo sobre la compra de los mismos, en la citada cantidad de 175.000 ptas., compra que fue facilitada, por haber ganado la propiedad un pleito de desahucio a la Compañía Latécoère, al haber estado subarrendado a la Compañía, también francesa, "**Aeropostale**", la utilización del terreno, sin autorización de la propiedad.

Con fecha 12 de junio de 1932, se firma la escritura de compra en la notaría de D. Juan Barroso Ledesma, de Málaga, en la que intervienen por parte de la Junta, su Presidente D. Eduardo Maldonado, junto con el Gobernador Civil de la Provincia, que actuaba en calidad de vocal nato y por parte de la propiedad D. Eugenio Gross Scholtz.

Como dato, diremos que la compra de "**El Rompedizo**" se hizo bajo la entrega de 157.900 ptas. en metálico; 15.000 ptas. en tres letras avaladas por el Alcalde de Málaga y 2.100 ptas. en concepto de abono para el pago de los impuestos correspondientes.

Adquirido "**El Rompedizo**" por la Junta del Aeropuerto de Málaga, inicia su singladura como aeropuerto nacional, con la llegada de aviones, tanto nacionales como extranjeros, estableciéndose simultáneamente contactos con las autoridades militares de la época, para establecer en este campo una Base.

Por otro lado, el recién creado Aero-Club de Málaga, que en esta época disponía de una avioneta "**Avro**" de 120 CV, y a la cual se le uniría más tarde una **Havilland Moth**, empieza a utilizar el campo para sus prácticas de vuelo, de la mano de los profesores Sres. Guillamet y Navas, las cuales culminan con la entrega el día 5 de mayo de 1935 de los Títulos de Pilotos Civiles a la primera promoción, compuesta por los Sres. Taillefer, Gross Huerta, Pons, Freuiller y Loring, pilotos que poco tiempo después harían demostración de su "buen volar" por los cielos de España.

Este Aero-Club además de impartir enseñanzas y clases de vuelo, también contribuye a fomentar entre los malagueños la afición al vuelo, para lo cual realiza diversos festivales aéreos a los que acuden los mejores pilotos de la época.

De entre los varios festivales que realizó el Aero Club Malagueño, caben destacar por su importancia el celebrado el día 30 de abril de 1933, en el que colaboraron varios aero-clubs, y el que se celebró el 23 de agosto de 1935 en honor de S.A.I. el Jalifa, festival que no llegó a finalizar por morir en una de las pruebas el paracaidista Casimiro Anselmo Ruiz, lo que obligó a suspenderlo.

Fuera de estos festivales que organiza el Aero-Club y las esporádicas entradas y salidas de algunos aviones que hacen escala en "**El Rompedizo**", el tiempo transcurre sin apenas una variación sustancial del primitivo estado, hasta el 18 de julio de 1936.

"EL ROMPEDIZO" EN LA GUERRA CIVIL

El 18 de julio de 1936, Málaga al igual que otras capitales españolas, queda dentro de las afectas al Gobierno de la República y con ella, su puerto y campo de aviación.



Así entregaban la valija de correspondencia, en sus primeros momentos al piloto de la Cía. "Latécoère".

Una vez se hace cargo, el día 19, del mando militar el tte. coronel de infantería D. Pedro de las Heras Alsina, este declara al puerto y al campo de aviación bases militares, calificación que en el caso de "El Rompedizo" ya no perderá con el correr de los años.

No vamos a entrar, a pesar de su interés en el estudio de las múltiples y variadas vicisitudes por las que pasó el puerto de Málaga durante la guerra civil; pues aunque en él operaron diversas unidades aéreas, dependientes de la fuerza aeronaval, esto nos alejaría de nuestro principal objetivo, "El Rompedizo".

Queda pues "El Rompedizo" ocupado por las fuerzas populares, con unos pocos Breguets que en él se encontraban, al mando del ca-

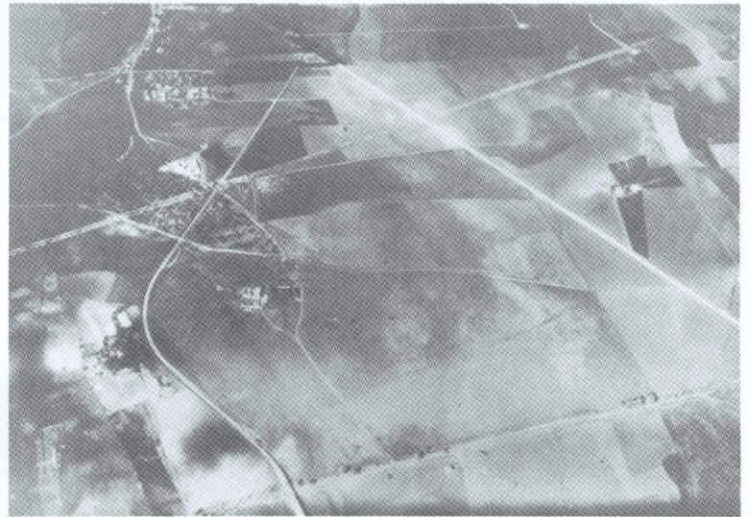
pitán D. Abelardo Moreno Miró, cuando inesperadamente toman tierra el día 21, tres aviones Nieuport 52 al mando del teniente Villimar, aviones que procedentes de Getafe, no habían podido tomar tierra en Granada, que era su destino, al estar el campo de aviación ocupado por las fuerzas nacionales. Esta odisea vivida por seis Nieuport del 11 Grupo de Getafe y que supuso la detención en Granada de tres de sus pilotos, es uno de los muchos hechos, que en nuestra guerra civil, entran de lleno en el mundo de lo novelesco.

La llegada de los tres Nieuports a "El Rompedizo", forman, junto con los Breguets, la primera unidad aérea de que dispone el Gobierno Republicano en este campo, bajo el mando del capitán Moreno Miró.

Apenas pasan dos días, cuando en una de las escasas acciones que se realizan desde "El Rompedizo" a los frentes del Sur, es derribado cerca del pueblo de Pinar (Granada) uno de los recién llegados Nieuports, derribo que sin lugar a duda le fue atribuido al teniente Bermúdez de Castro.

Ascendido a comandante Moreno Miró y trasladado al 20 Grupo de "Natachas", le sucede en el mando el teniente Villimar, mando que pronto dejaría, al tener que pasar al Aeródromo de Andújar, para hacerse cargo de una escuadrilla de Breguets y reforzar con ellos los pocos del capitán Aguirre López.

La baja de Moreno y Villimar en "El Rompedizo" debilitó enor-



Campo de aviación "El Rompedizo" cuando fue adquirido por el Estado.



Avión Potez 54, bombardero que actuó en los frentes malagueños.



En primer término la finca "Santa Amalia" cuando fue ocupada en 1937, en la panorámica obsérvese colindante "El Rompedizo" y al fondo la ciudad de Málaga.



Autoridades asistentes al acto de la inauguración de la **Escuela de Observadores**, el día 8 de febrero de 1937.

memente su plantilla, dada la gran experiencia de éstos, lo que trajo como consecuencia que sus aviones vean pasar los días sin entrar en acción, hasta el extremo, que un solo avión procedente de Granada, pudo realizar un ametrallamiento del campo, sin el menor obstáculo.

Deseando el Mando Aéreo Republicano, aumentar la plantilla de aviones en "El Rompedizo", ordena que con la mayor brevedad, se proceda a ensanchar y mejorar el campo de vuelo, orden que el Gobernador Civil pone rápidamente en marcha, disponiendo que unos 250 hombres con 30 camiones, inicien urgentemente los trabajos.

No se ha hecho más que comenzar las obras, cuando en la mañana del 29 sufre "El Rompedizo" el primer bombardeo de su historia, bombardeo que nuevamente se repetirá por la tarde, causando ambos grandes destrozos en las instalaciones y vías de comunicación, así como un elevado número de víctimas.

Pasa el tiempo y con él se siguen sucediendo los bombardeos, tanto al campo de aviación como a sus alrededores; hasta tal punto llegaron éstos a afectar al campo, que hubo momentos en que estuvo inoperativo, circunstancia que hizo pensar al mando aéreo que habría que buscar otro campo auxiliar para que la aviación pudiese operar.

No obstante estos contratiempos, el Mando Republicano no deja de realizar pequeños apoyos a "El Rompedizo", con el envío de escasas unidades aéreas, como ocurre el 3 de agosto, que toman tierra 2 Nieuports y 2 Vickers, aviones que no tardan en entrar en acción, bombardeando la zona de Granada.

A pesar de estas esporádicas acciones, la efectividad que se despliega no sólo por la aviación republicana, sino por sus defensas antiaéreas, es escasa, hasta tal extremo que ello nos trae a la memoria un hecho que lo demuestra.

El 13 de agosto, la escuadrilla que mandaba Von Moreau bombardeó el puerto malagueño y al acorazado Jaime I. Posteriormente el comandante jefe de la Zona Aérea, Juan Ortiz Muñoz, pilotando un Breguet XIX con los signos republicanos bien visibles sobrevoló la zona para ver los efectos que se habían producido, viéndose sorprendido por un ataque inesperado de la artillería antiaérea de los barcos anclados en el puerto y dicen que cuando llegó a "El Rompedizo" y se bajó del avión, indignadísimo, al ser preguntado por el motivo de tanta indignación manifestó que no era por haberse visto atacado por su propia antiaérea, sino por el hecho de que ésta no hubiese logrado producirle un solo impacto, durante todo el ataque al que se vio sometido.

La poca efectividad en la actuación de estos primeros aviones, por los frentes del Sur, no quita la aparición de otros nuevos aviones en "El Rompedizo", como son: los Potez del capitán Mellado y algunos

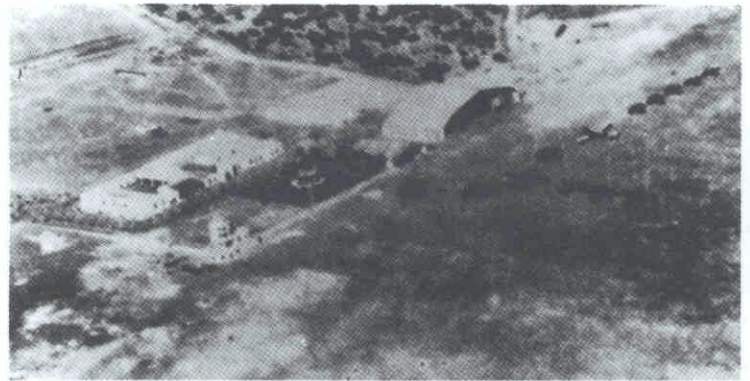


Foto aérea de la **Escuela de Observadores** en sus comienzos.

Vickers, sin olvidar algún que otro avión que esporádicamente hacía una aparición fugaz.

Poco recuerdo quedó de los ataques que el capitán Mellado junto con su segundo piloto el teniente Moreno realizaron desde "El Rompedizo", ya que pronto dejaría estos frentes para incorporarse al frente de Madrid donde sería derribado.

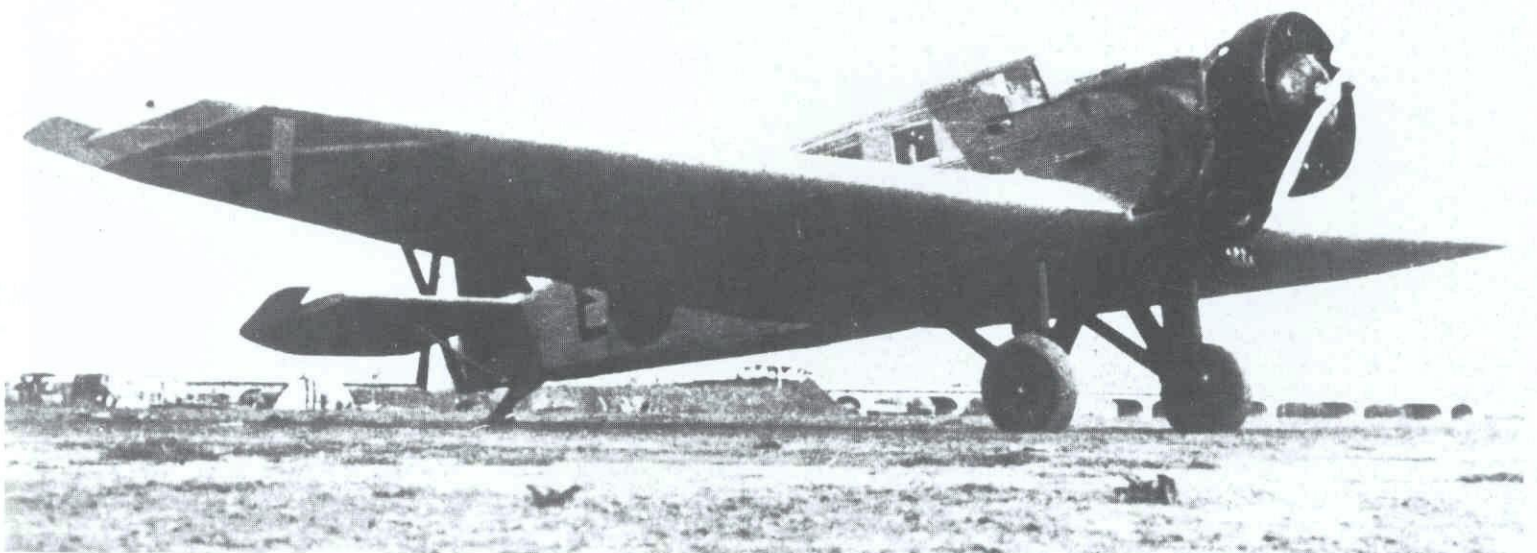
Recrudescidos los frentes de combate con el cerco malagueño, hacen su aparición en "El Rompedizo" los primeros "Chatos" de Kosakov y "Casimiro", los que en unión de algunos "Katiuskas" que operan sobre la costa occidental, consiguen establecer en un principio el equilibrio aéreo, que pronto desaparecería al incrementar los "Fiats" sus ataques por esta zona.

Pocos son los datos que se tienen del paso por "El Rompedizo" del capitán Alarcón de los Ríos, que se marcha de profesor a la Escuela de Caza, así como del capitán Ortiz Bueno, integrado a los "Chatos" de García Lacalle, a los que habría que añadir, los de Camarero, Bocacha, Vicens, Allende y algún otro.

Entre los hechos acaecidos y que merecen figurar en las hojas de su historia, están la muerte del teniente Camarero, derribado sobre el mar cerca del campo de aviación, al tratar de evitar el bombardeo del puerto y la del piloto ruso "Casimiro", considerado como uno de los ases de la aviación republicana, muerto sobre el campo de aviación al querer evitar el bombardeo de éste, por dos "Savoias".

"EL ROMPEDIZO" COMO ESCUELA Y BASE AEREA

Con la ocupación de Málaga y su campo de aviación el día 8 de febrero de 1937, se puede decir que acaba para esta ciudad el mucho sufrimiento consecuencia de la guerra civil. La tranqui-



Junkers monomotor, primer avión que tuvo la **Escuela de Observadores** para sus clases.

lidad que supuso el alejamiento de los frentes de guerra, trascendió al campo de aviación, circunstancia que hizo que el Mando Aéreo pensase en sacar al mismo, el mayor aprovechamiento posible, dadas sus buenas condiciones.

Por lo pronto se dispone que un destacamento compuesto por un teniente, dos cabos y ocho soldados, se desplacen desde Granada, para hacerse cargo de su seguridad y presten el apoyo necesario a los aviones que llegan a Málaga en escala de sus acciones, principalmente las que se realizan a lo largo de la costa oriental.

Al mismo tiempo se aprovecha la mano de obra de los prisioneros de guerra que están en dos campamentos cercanos, para realizar las obras de acondicionamiento necesarias y de mayor urgencia, en tanto que por el Servicio de Obras de la Región Aérea del Estrecho, se pone en marcha un proyecto de adecuación de este campo para futuros objetivos.

Igualmente se ocupa la finca colindante con "El Rompedizo", denominada "Santa Amalia", que se utilizará para alojamiento de la Jefatura del Campo y de su oficialidad, finca que no pasando mucho tiempo compraría el Estado para anexionarla al campo de aviación.

Pocos meses después el Mando Aéreo ante la necesidad de disponer de una Escuela de Tripulantes y Observadores, dando al mismo tiempo cierto desahogo a la Base de Tablada, decide instalarla en "El Rompedizo" junto con otra de Especialistas, formando así un complejo docente muy necesario en aquellos momentos.

Se destina para el mando de ambas Escuelas al capitán D. Francisco Iglesias Brage, que llegaba a Málaga procedente del frente del Norte, donde había desempeñado el cargo de Jefe de E. Mayor de la fuerza aérea que mandaba el tte. coronel Rubio.

Apenas se hace cargo del mando es ascendido a comandante y pronto se hacen notar su tesón e inteligencia, lo que se traduce en una serie de mejoras, que culminan con la inauguración oficial de la Escuela de Observadores, el día 8 de febrero de 1939, en un acto que revistió gran solemnidad y al que asistió el general Queipo de Llano, acompañado por el tte. coronel White (Jefe de las Fuerzas Aéreas del Sur) y un nutrido grupo de autoridades y público en general.

A partir de este acto, comienza para la Escuela de Observadores una nueva singladura, con la llegada de un Junkers monomotor y unas pocas avionetas "Buckers 131", para las prácticas aéreas y a las que se les irían uniendo progresivamente diversos tipos de aviones, muchos de ellos desechados de los frentes de guerra. Igualmente comienza el nombramiento del personal que formará las primeras plantillas de las Escuelas, siendo este primer grupo pionero el formado por los siguientes jefes y oficiales:

Comandantes: Iglesias Brage, Avilés Bascuas y Orduna López; capitanes: González Guzmán, Martínez Vara de Rey, Castro Girona, Ragozín Dejman, Escorihuela Flores; tenientes: Gutiérrez Lanza, Iglesias Bernal, Jorge Carreras, Egea Ramírez, Cooderch de Semmenat, Sebastián Díaz y Bernal Martos; y los alféreces: Varona Trigueros, Noguera Benavente, Valiente Sánchez, Abós Bordeleta, Mauricio Rodríguez, Masi Burgoa, Ortiz Lama, Gancedo Sáenz, Medina López-Quesada, Subirana Murillo, Millaruelo Clemente y Domené Martín, así como el alférez honorario meteorólogo González García.

Esta relación se ha confeccionado siguiendo un orden de antigüedad, ya que al haberlo hecho por destino, hubiese hecho complejo el desglose.

No quisiéramos olvidar, aunque no figurase en los cuadros de nuestro Ejército del Aire, los nombres del coronel italiano Raniero Spada, más conocido como coronel Sabatuchi, primer jefe de Enseñanza de la Escuela de Especialistas, y el de los instructores italianos, los cuales con un grupo de oficiales procedentes de la Base de Getafe integraron la plantilla pionera de esta Escuela.

Poco tiempo desarrolla su labor el comandante Iglesias, pues con fecha 10 de septiembre de 1939, es nombrado para el cargo de Secretario General y Técnico del Ministerio del Aire, cargo que pasaría a ocupar al año siguiente.

Le sucede en el mando con carácter provisional el comandante Orduna, que ejercía el cargo de Jefe de Estudios de la Escuela de Ob-

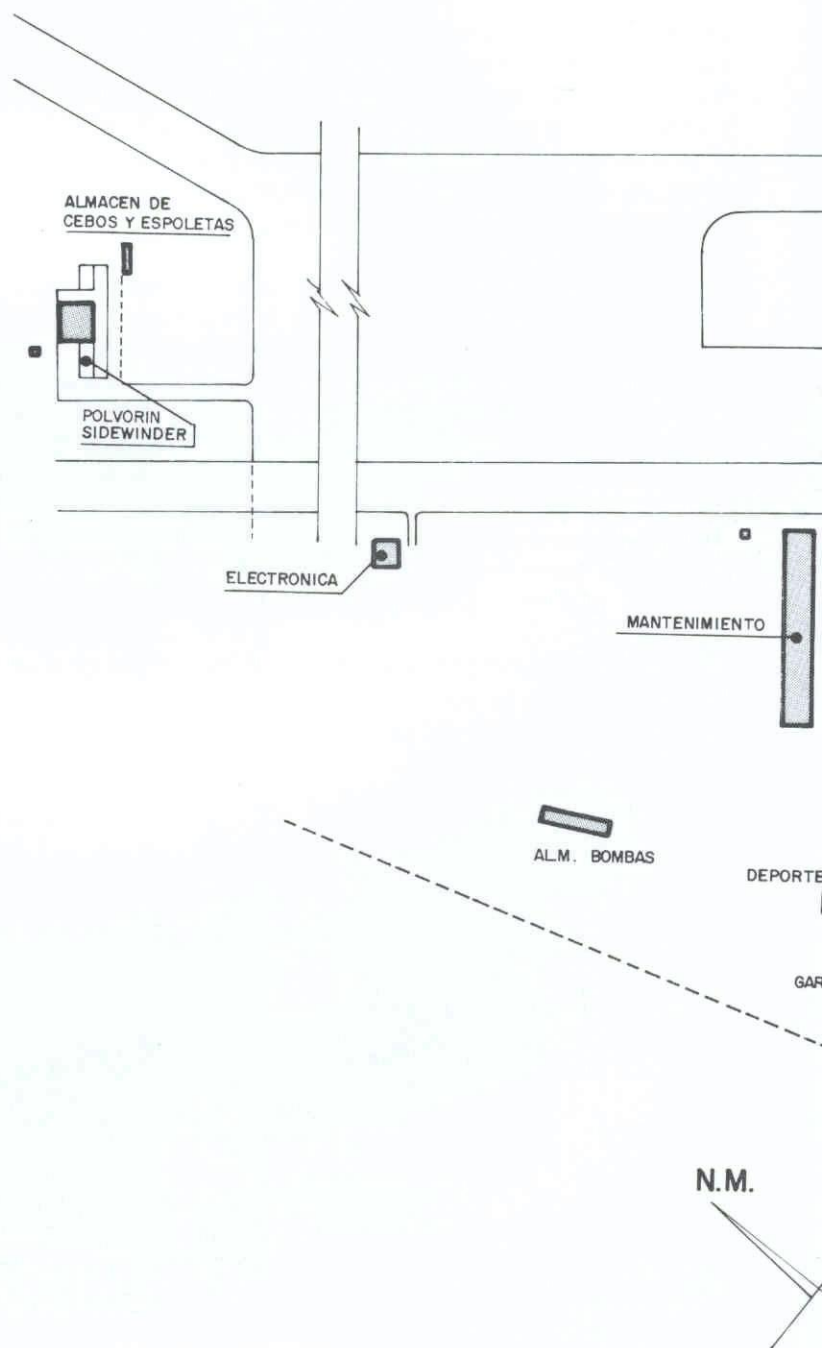
servadores, hasta que pocos meses más tarde, es nombrado Jefe de la Escuela de Observadores y Tripulantes el comandante Avilés Bascuas.

Más adelante, al aceptarse por el Ejército del Aire el ofrecimiento del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, de un edificio dentro de la capital, para sede de la Escuela de Especialistas, hizo que ésta tuviese una vida independiente al separarse de la de Observadores.

La Escuela de Especialistas ya independizada, dispone de su propio Jefe, cargo que recae en el comandante Martínez y Vara de Rey.

La superación de las Escuelas de Observadores y Tripulantes, es constante, como lo demuestra la implantación de nuevas asignaturas, muchas de ellas específicas para la titulación, como la de Cartografía y Navegación, para la que se destina al capitán Uriarte Martín, o las de Tiro y Bombardeo, junto con otras que harían larga su relación.

Los cursos en ambas Escuelas se suceden desde el mes de mayo de 1938, fecha del primer curso de Observadores, al que sigue en enero de 1940 el de Tripulantes.



Las enseñanzas teóricas que se imparten, se complementaban con prácticas aéreas, empleándose para su realización, independientemente de las "Buckers", algunos "Pavas" (Heinkel 46), reforzados con unos pocos "Ghotas" que se desplazaban desde Jerez. Más adelante con el refuerzo de tres Junkers 52, se forma una flota inicial suficiente para que la Escuela prosiga sin desmayo sus tareas de enseñanza.

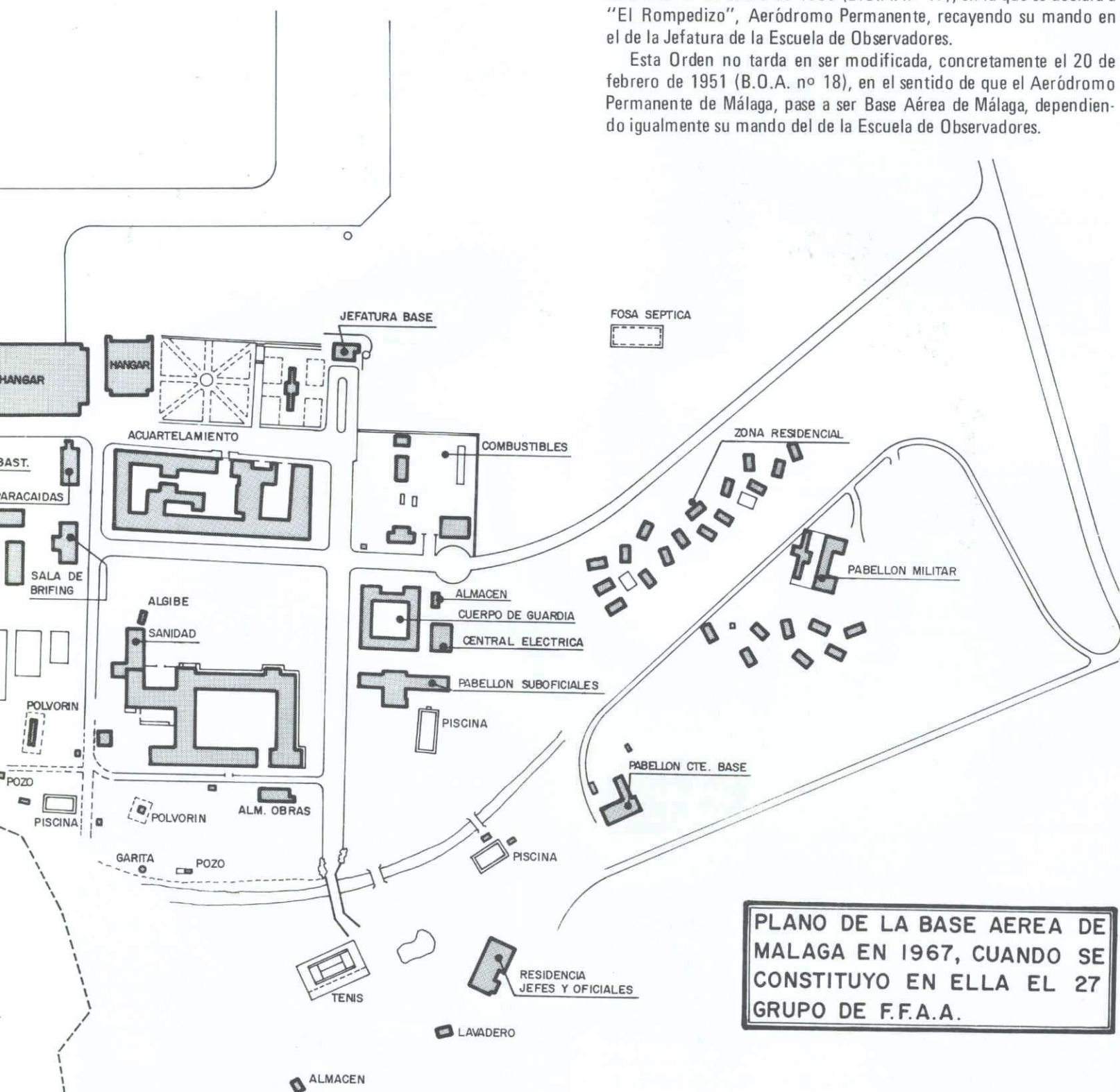
Este material aéreo, se va cambiando y así vemos que las "Pavas" son sustituidas por "Natachas", los cuales dada su escasa aceptación son muy pronto sustituidos por seis "Pavos" (Heinkel 45) que llegaban a Málaga procedentes del disuelto Grupo 4 de Vitoria, aviones que no tardarían en pasar a San Javier.

En esta variedad de aviones que desfilan por "El Rompedizo", no debemos de olvidar la eficaz ayuda que prestaron desde Granada, los "Savoias 79", que en un constante ir y venir, reforzaron enormemente las prácticas que se impartían en la Escuela de Observadores.

"EL ROMPEDIZO" AERODROMO PERMANENTE Y BASE AEREA

Passan los años y así como la Escuela de Tripulantes cierra sus puertas, la Escuela de Observadores sigue impartiendo sus enseñanzas a gran número de alumnos procedentes de los tres ejércitos, hasta que en el año 1950 y con el fin de regular el funcionamiento de los Aeródromos, en la forma más conveniente con relación al vuelo y a las Fuerzas Aéreas, se dicta como consecuencia de la nueva Organización y Mando de Bases Aéreas y Aeródromos, una Orden el 17 de enero de 1950 (B.O.A. nº 17), en la que se declara a "El Rompedizo", Aeródromo Permanente, recayendo su mando en el de la Jefatura de la Escuela de Observadores.

Esta Orden no tarda en ser modificada, concretamente el 20 de febrero de 1951 (B.O.A. nº 18), en el sentido de que el Aeródromo Permanente de Málaga, pase a ser Base Aérea de Málaga, dependiendo igualmente su mando del de la Escuela de Observadores.



PLANO DE LA BASE AEREA DE MALAGA EN 1967, CUANDO SE CONSTITUYO EN ELLA EL 27 GRUPO DE F.F.A.A.

La diferencia de ser Aeródromo Permanente a Base Aérea, consistía en que en ésta, podían estacionarse Escuelas o Fuerzas Aéreas, que tuviesen servicios completos, así como mantenimiento, circunstancia que concurría plenamente en el caso de Málaga.

No quisiéramos seguir, sin antes señalar que en el año 1950 y por disposición de la Superioridad, es trasladada a León la Escuela de Especialistas, no sirviendo de nada las muchas gestiones y presiones de toda índole que se hicieron por evitar este traslado. Málaga lloró esta marcha, y tardó muchos años en olvidar a sus queridos "gurripatos".

El año 1957 marca el final de la Escuela de Observadores en Málaga quedando solamente la Base Aérea, si bien ello no fue obstáculo para que se siguiesen impartiendo en ésta, los Cursos de Capacitación para el ascenso a comandante, cursos que tenían una duración de tres meses.

Con el nuevo planteamiento que se establece en el año 1959, pasa a Málaga procedente de Morón, el Ala nº 27, y así en la luminosa mañana del día 21 de septiembre, tomaban tierra sin novedad en la Base malagueña, 36 aviones B.2-1, al mando del tte. coronel D. Ramón Sánchez Cebreros, si bien pocos días después, el mando de este Ala lo asumiría el Coronel Jefe de la Base D. Francisco Canalejo Castells.

El asentamiento en Málaga del Ala nº 27, compuesta por los Escuadrones 271 y 272, mandados por los comandantes Sánchez González y González Auriolés, supuso para el Mando Aéreo, tener que establecer en esta Base un nuevo planteamiento de la misma, con todos los problemas que en orden al mantenimiento y personal conllevaba.

Por ello hubo de proyectarse y construirse nuevas edificaciones e instalaciones tanto para el alojamiento del personal como para los servicios y material necesarios, junto con polvorines, refugios y ayudas a la navegación aérea, formando todo ello un complejo militar modelo, que quedaba situado en la zona N.O. del campo de vuelo, ya que la zona perteneciente al Aeropuerto Nacional de Málaga quedaba situada al N.E.

Muchos fueron los acontecimientos vividos por el Ala 27 durante su estancia en la Base Aérea de Málaga; tratar de detallarlos nos llevaría a una labor larga ajena a este trabajo, pero sí podemos decir, que este Ala prestó una gran colaboración en la campaña de Sidi-Ifni y que sus ejercicios y prácticas desarrolladas en estrecha colaboración con otras unidades de diferentes Bases y con la Flota americana principalmente en aguas del Mediterráneo, fueron muy variadas, así como las prácticas de tiro y bombardeo en el polígono de la Bardenas Reales, todo lo cual hizo que esta Unidad, fuese una de las mejores desde el punto de vista operativo.

La nueva reorganización de Bases y Unidades, establecida en el año 1967, hace que el Ala 27 y todo su personal pasen a constituir el 27 Grupo de FFAA, según disponía el B.O.A. nº 143 de 30 de noviembre.

Asimismo la anterior reorganización, establecía en Málaga la 515 Escuadrilla, con la composición de 7 aviones E.9, 3 aviones T.6 y 1 Junkers 52.

Tres años más tarde y tras una nueva reorganización, desaparecen los Grupos 21 y 27 de la Aviación Táctica, creándose en su lugar dos Escuadrones: el 203 y el 205; el primero, con base en Villanubla y el segundo en la Base Aérea de Málaga, éste al mando del tte. coronel López Gómez, hasta el 20 de mayo de 1971 en que este mando recae en el Comandante Jefe de la Base.

Meses más tarde y en virtud de una Orden comunicada de Excmo. Sr. Ministro del Aire, se disuelve este Escuadrón, quedando todo su personal en situación de puesto transitorio y petición de destino.

Desaparecido el 205 Escuadrón, sólo queda en la Base Aérea de Málaga, la 515 Escuadrilla, que fue mandada primero por el capitán Martínez Conradí y después por el capitán González Bermudo, Escuadrilla cuya única misión consistía en la realización de vuelos de prácticas, del personal de la Base Aérea de Granada y de algunos jefes y oficiales del Escuadrón de Alerta y Control nº 9.

Desgraciadamente con el tiempo, esta Escuadrilla fue mermando su material de vuelo, hasta que en el año 1973, la Superioridad decide definitivamente su disolución, disponiendo que los T-6 pasen a la Base de Morón, las avionetas E.9 a las Bases de Albacete y Granada y el único Ju-52 a la de Tablada, con lo cual la Base Aérea de Málaga quedó sin ningún efectivo aéreo y sólo en calidad de Base Alternativa, para la aviación militar, aunque ello obligue a mantener los efectivos militares necesarios para atender dichas escalas.

Cerramos este breve estudio de lo que fue el campo de aviación "El Rompedizo" en el correr de los años, con la relación de todos los mandos que por él pasaron, relación, que si bien omite las disposiciones oficiales por las que fueron nombrados o cesados, lo es por no considerarse como un dato de interés en el trabajo que se ha desarrollado. ■

RELACION DE MANDOS QUE HAN PASADO POR
"EL ROMPEDIZO" DESDE 1938 HASTA 1985

Cte. D. Francisco Iglesias Brage 6/37 a 10/9/39	Escuelas T.O. y Esp.
Cte. D. Miguel Orduna López 5/40 a 12/2/42	Provisional
Tcol. D. José Avilés Bascuas 12/2/42 a 13/5/43	Escuela T. y O.
Col. D. Andrés Grima Alvarez 15/5/43 a 11/7/44	Escuela de O.
Tcol. D. Miguel Orduna López 11/7/44 a 28/10/52	Escuela de O. y Aeródromo Pte.
Col. D. Miguel Orduna López 28/10/52 a 2/3/57	Escuela de O. y Base Aérea
Col. D. Francisco Canalejo Castells 5/12/57 a 5/5/61	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Manuel Benavides y Mz de la Victoria 5/5/61 a 21/10/61	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Carlos Bayo Alessandri 7/11/61 a 14/2/63	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Santiago Avial Llorens 14/2/63 a 18/2/65	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Emilio O'Connor Valdivieso 6/3/65 a 8/7/67	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Juan Ramón Alvarez López-Cela 8/7/67 a 25/7/72	Base Aérea y Sector Aéreo
Tcol. D. Julio Sancho González 25/7/72 a 27/5/76	Base Aérea y Sector Aéreo
Cte. D. León Romea Jurado 27/5/76 a 31/7/76	Provisional
Tcol. D. Antonio Caballero Gómez 31/7/76 a 15/4/77	Base Aérea y Sector Aéreo
Cte. D. León Romea Jurado 15/4/77 a 18/2/78	Provisional
Tcol. D. Francisco Ruíz de Almirón Duran 18/2/78 a 29/7/78	Base Aérea y Sector Aéreo
Tcol. D. León Romea Jurado 29/7/78 a 14/9/78	Provisional
Col. D. Julio Sancho González 14/9/78 a 9/6/80	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Eduardo Hernández Domínguez 11/7/80 a 12/4/83	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Angel Romero Carbón 21/7/83 a 2/7/85	Base Aérea y Sector Aéreo
Col. D. Juan Bautista Martini López 2/7/85 a ----	Base Aérea y Sector Aéreo