

Datos e interrogantes sobre los Heinkel 112 españoles

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO
Miembro de número del IHCA

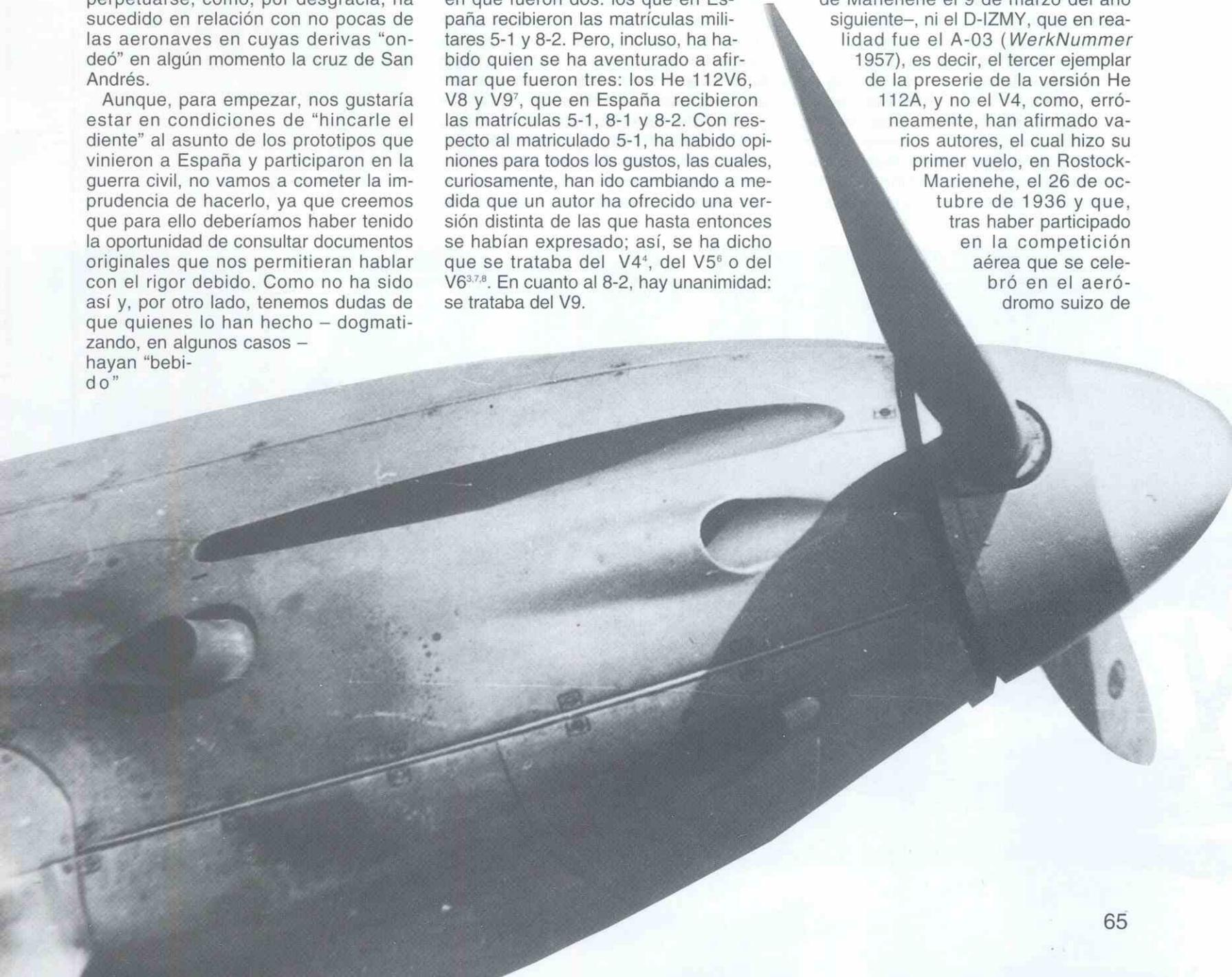
TAL COMO PRETENDE REFLEJAR el título que hemos dado a las presentes líneas, en ellas vamos a tratar de poner en claro algunos aspectos que, en nuestra opinión, y a pesar de que han sido varios los autores que han escrito sobre este modelo, siguen permaneciendo en estado “nebuloso” —en buena parte porque éstos, en sus trabajos, no se han puesto de acuerdo— y mucho nos tememos que, si no se aclaran, corren el riesgo de perpetuarse, como, por desgracia, ha sucedido en relación con no pocas de las aeronaves en cuyas derivas “ondeó” en algún momento la cruz de San Andrés.

Aunque, para empezar, nos gustaría estar en condiciones de “hincarle el diente” al asunto de los prototipos que vinieron a España y participaron en la guerra civil, no vamos a cometer la imprudencia de hacerlo, ya que creemos que para ello deberíamos haber tenido la oportunidad de consultar documentos originales que nos permitieran hablar con el rigor debido. Como no ha sido así y, por otro lado, tenemos dudas de que quienes lo han hecho —dogmatizando, en algunos casos— hayan “bebido”

en fuentes germanas fidedignas, nos vamos a limitar a plantear algunas dudas, a exponer nuestra opinión y, basándonos en la documentación oficial española que hemos estudiado, a corregir algunos de los errores que se han vertido en la literatura existente al respecto.

En primer lugar, hemos de cuestionarnos cuántos prototipos vinieron a España y cuáles fueron. En este sentido, parece que las opiniones “coinciden” en que fueron dos: los que en España recibieron las matrículas militares 5-1 y 8-2. Pero, incluso, ha habido quien se ha aventurado a afirmar que fueron tres: los He 112V6, V8 y V9⁷, que en España recibieron las matrículas 5-1, 8-1 y 8-2. Con respecto al matriculado 5-1, ha habido opiniones para todos los gustos, las cuales, curiosamente, han ido cambiando a medida que un autor ha ofrecido una versión distinta de las que hasta entonces se habían expresado; así, se ha dicho que se trataba del V4⁴, del V5⁶ o del V6^{3,7,8}. En cuanto al 8-2, hay unanimidad: se trataba del V9.

Por nuestra parte, poco es lo que podemos aportar al respecto; únicamente nos atrevemos a remitirnos a la autorizada opinión de nuestro buen amigo y serio investigador Günther Ott, que ha buceado a fondo en archivos militares alemanes y que, prudentemente, lo único que se aventura a afirmar es que el 5-1 no pudo haber sido el V5 —puesto que este avión voló por vez primera, con la matrícula D-IIZO, el 9 de julio de 1936 y todavía se hallaba en la factoría de Marienehe el 9 de marzo del año siguiente—, ni el D-IZMY, que en realidad fue el A-03 (*Werknummer* 1957), es decir, el tercer ejemplar de la preserie de la versión He 112A, y no el V4, como, erróneamente, han afirmado varios autores, el cual hizo su primer vuelo, en Rostock-Marienehe, el 26 de octubre de 1936 y que, tras haber participado en la competición aérea que se celebró en el aeródromo suizo de



Dübendorf entre el 23 de julio y el 1 de agosto de 1937, se hallaba todavía en aquella factoría el 15 de noviembre de este año.

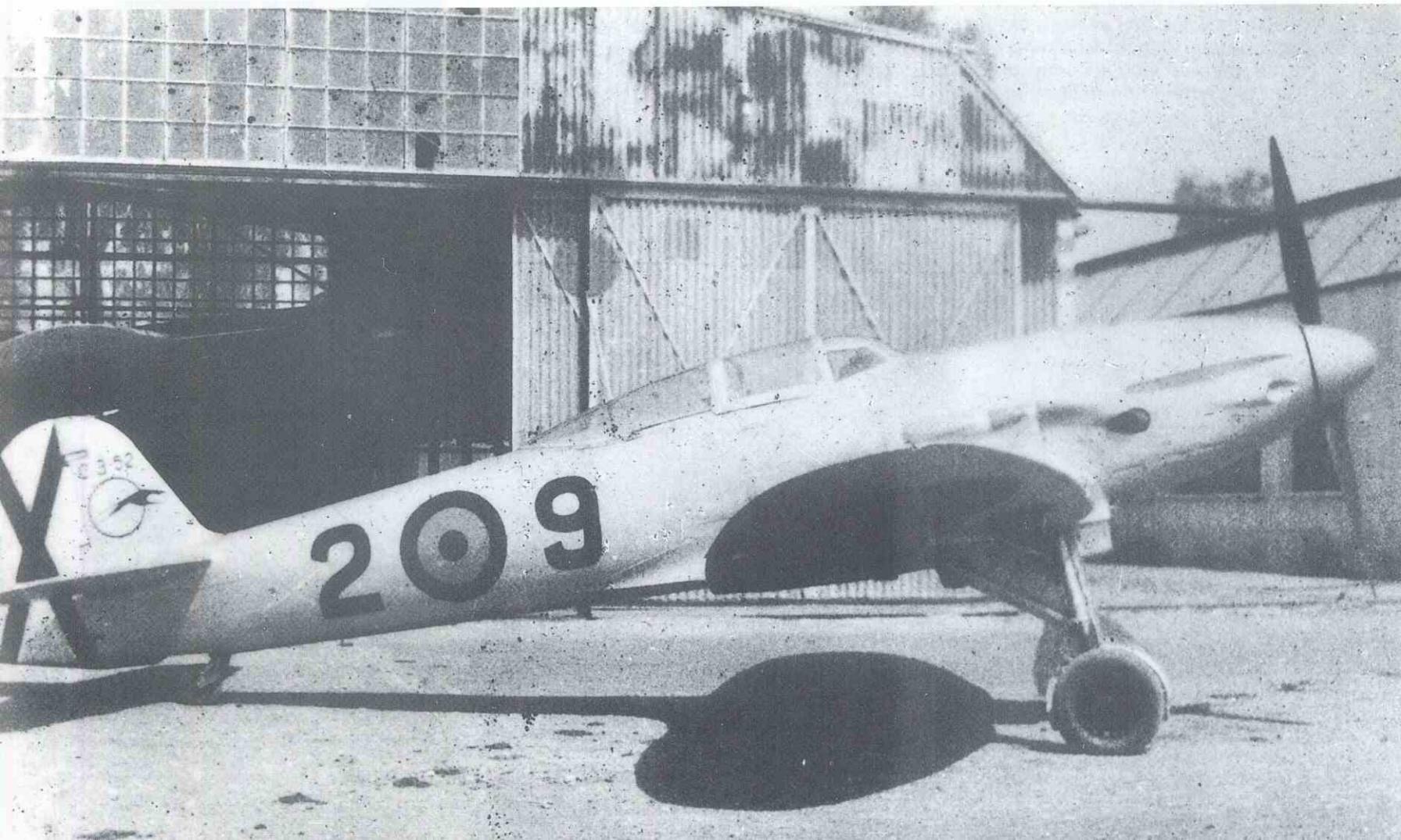
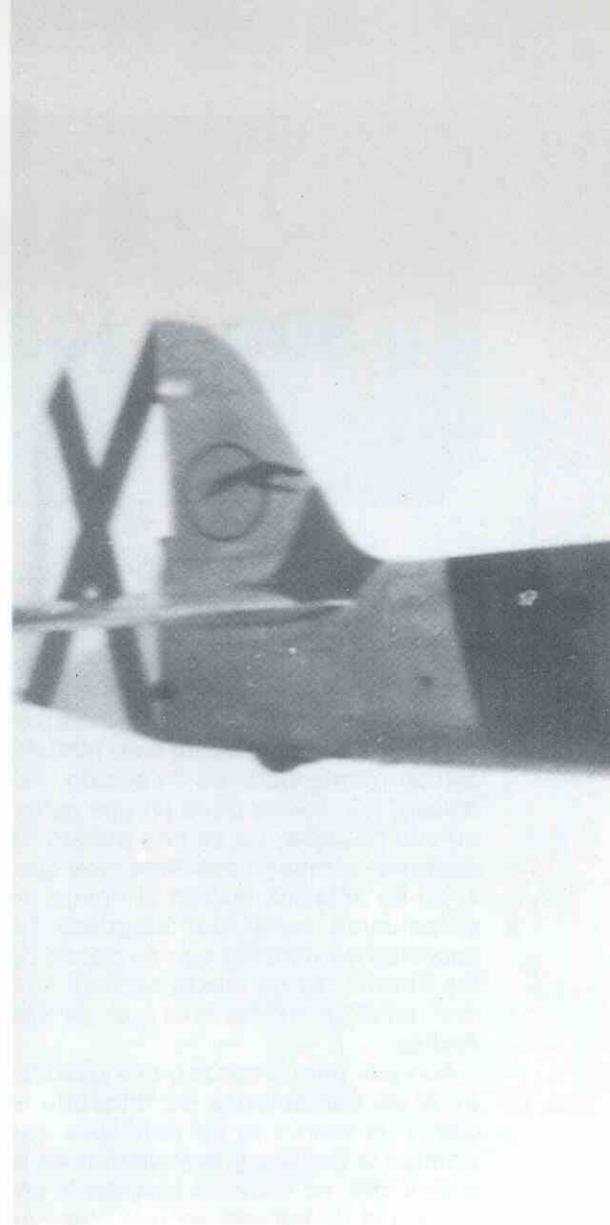
Lo incuestionable, tal como ha demostrado en su excelente libro (que, con todo merecimiento, se ha convertido en la "biblia" para quienes estamos interesados en los aviones de origen germano que vinieron a España) nuestro entrañable amigo y riguroso investigador Lucas Molina⁹, es que el Ministerio del Aire alemán (el *RLM*) únicamente cargó en la cuenta de material de la Legión Cóndor el importe (246.640 DM) de un He 112 (el 5-1, sin duda), lo cual significa que éste fue el único que el estado teutón envió a España, mientras que, por el contrario, el otro o los otros ejemplares fueron remitidos —por supuesto, con la aquiescencia del *RLM*— por la propia casa Heinkel, con fines comerciales.

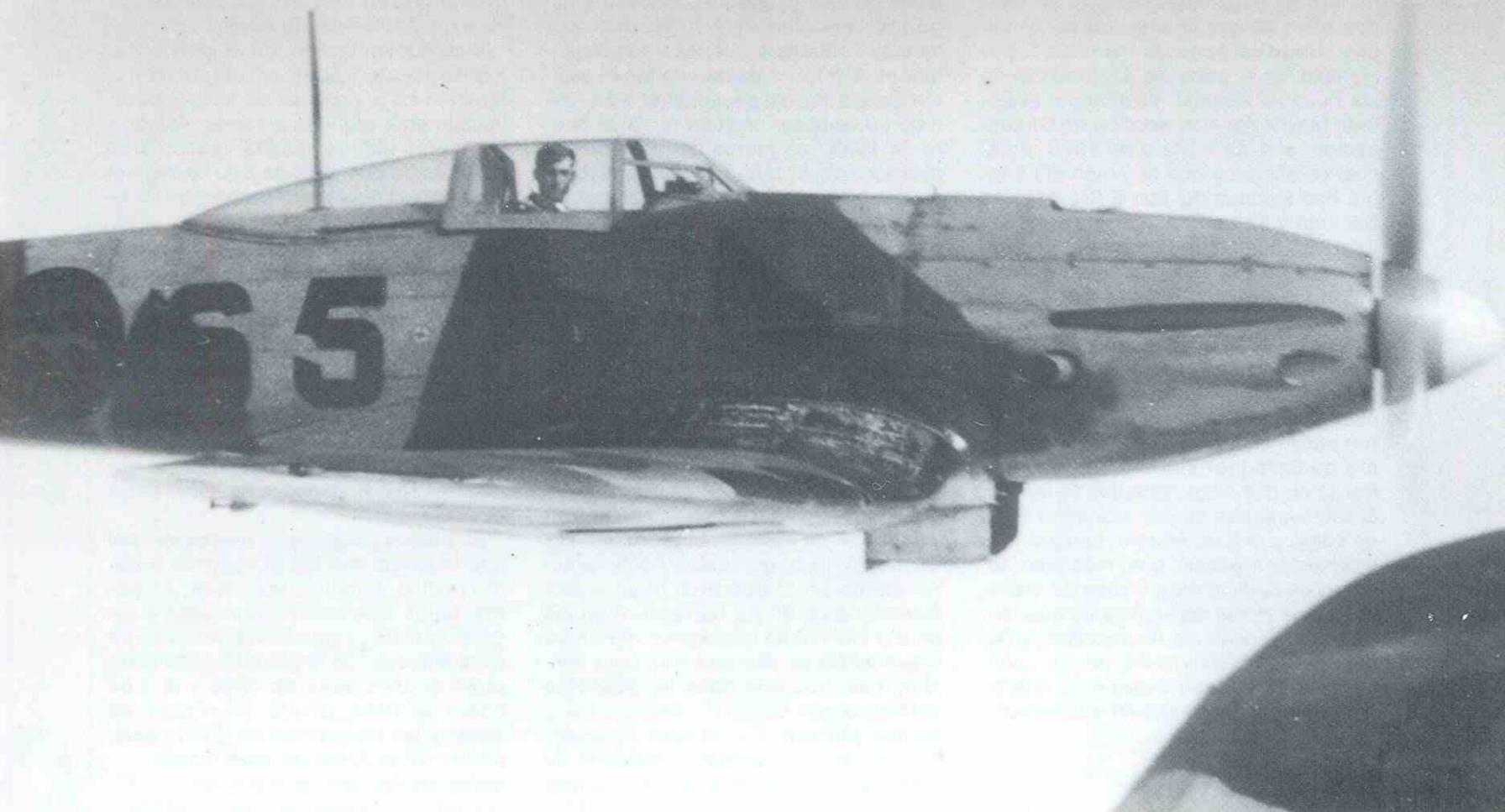
Como hemos dicho, todo parece indicar que el 8-2 fue, en efecto, el He 112V9 (*Werknummer* 1944, D-IGSI), a pesar de que, en las fotografías en que aparece con matrícula civil germana estaba dotado de una hélice tripala y de equipo de radio, con su correspondiente mástil, situado en la parte posterior de la carlinga, mientras que, en las que luce la matrícula militar española, carece de radio o, cuando menos, de mástil y la hélice es bipala. Y si tenemos en cuenta que, según parece, Heinkel realizó constantes modificaciones en los prototipos y en los aviones de preserie,

¿quién puede dilucidar si el 5-1 fue el V4, el V6 o uno de los He 112A, basándose únicamente en el hecho de que el primer ejemplar que llegó a España estaba dotado del cañón MG C/30L, de 20 mm.

Para cerrar este capítulo inicial, permítasenos hacer algunas consideraciones. Teniendo presente el marcado carácter metódico alemán, siempre nos ha extrañado que al primer He 112 que llegó a España se le matriculase 5-1 y que, en cambio, al He 112V9 se le asignara la matrícula 8-2, es decir que a aquél se le adjudicara el número de tipo 5 y, en cambio, y siendo ambos del mismo modelo, a éste se le asignara el 8. ¿Acaso existió un 8-1? No seremos nosotros quienes desechemos tal posibilidad, aunque nos parezca raro que, de haber sido así, hasta ahora no haya aparecido rastro documental sobre él. Por otro lado, tampoco deja de sorprendernos que, como veremos más adelante, a los He 112B-1 que la Aviación Nacional compró a Heinkel se les asignara el número de tipo 5 y no el 8, cuando su apariencia externa y su equipamiento interno eran más similares a los del 8-2 que a los del 5-1. Quizás no debamos olvidar que el Estado Mayor de la Aviación Nacional era el encargado de asignar las matrículas y que, posiblemente para despistar al enemigo, tomó la decisión de seguir ese criterio.

Sea como fuere, lo cierto es que García Morato voló el 5-1 durante 25 minutos, y desde La Cenia, el 27 de junio de





En Nador, el 21 de junio de 1946, delante del He 112 con indicativo 2-5, se hizo esta fotografía de un grupo de pilotos del 27 Grupo (de los que el cuarto por la izquierda era el teniente Emilio Herrera). Foto: Emilio Herrera Alonso.

Es la única fotografía de "cuerpo entero" que hemos podido obtener de un He 112 del 27 Grupo, en la cual se pueden ver la matrícula militar y el indicativo de unidad. Foto: Maestranza Aérea de Albacete.

1937, siendo, quizás, el único piloto español al que se le permitió hacerlo en este ejemplar. Tiempo después, concretamente el 22 de noviembre del año siguiente, en Zaragoza voló durante 20 minutos otro He 112 (que, casi con toda seguridad, era el 8-2, ya que el 5-1 había quedado inutilizado en un accidente el 19 de julio de 1937, en Escalona del Prado, provincia de Segovia), el cual, posiblemente, también fue probado por otros destacados pilotos españoles, cuya opinión positiva sobre sus características contribuyó, sin duda, a que la Aviación Nacional adquiriera este modelo.

Morato realizó, además, tres servicios de guerra en el frente catalán con aviones de este tipo –sin duda, ya de los comprados a Heinkel–, los días 22, 23 y 26 de enero de 1939.

Aunque no hemos encontrado –todavía– ningún documento que nos permita saber en qué fecha se hicieron los pedidos de He 112 de serie a Heinkel, la importante información que ha aportado Jesús Salas Larrazábal¹⁰ nos ha servido de base para llegar al convencimiento de que éstos fueron dos, cursados a través de HISMA: uno, cuya fecha ignoramos, pero que fue facturado el 28 de junio de 1939 (factura número 21.730), y otro (número 2.104), del 23 de diciem-

bre de este año. El primero amparaba la adquisición de 15 ejemplares, todos los cuales (en este sentido discrepamos de la opinión de nuestro admirado compañero en estas lides) fueron entregados antes de que finalizara la contienda civil, como se pone de manifiesto, por ejemplo, en el parte de "Distribución de las Fuerzas Aéreas", emitido por el Estado Mayor del Aire, sección de Organización, el 4 de febrero de 1939, en el cual se afirmaba que el Grupo 5G-5 tenía tres aviones del tipo 5 (He 112) en Sanjurjo y 12 en Balaguer, es decir, en total, los quince de ese primer pedido. Además, abundando en este aspecto, sabemos que el 30 de noviembre de 1938 había dos en León (los 5-51 y 5-52) y que el 14 de enero de 1939 causaron alta en León seis más "*procedentes de fábrica*" (los 5-53 a 5-58), los cuales, junto con aquellos, se trasladaron desde la capital leonesa al aeródromo de Balaguer cinco días después. Por tanto, los siete restantes (5-59 a 5-65) tuvieron que causar alta entre el 15 de enero y el 3 de febrero, aunque, nos inclinamos a pensar que, más bien, todos ellos lo hicieron a finales de enero, ya que tenemos constancia de que, entre otros, el teniente Alfonso Ruibal Sabio voló los 5-63 y 5-64, desde León, los días 27 y 30 de enero y de que en este último trasladó el 5-63 a Balaguer.

Perece evidente, pues, que, si bien los quince He 112 del primer pedido causaron alta cuando la guerra ya tocaba a su fin, en todo caso lo hicieron antes de éste y, además, efectuaron algunos servicios de guerra. Así, por ejemplo, sabemos que, además de actuar en el frente catalán —donde el capitán García Pardo, pilotando el 5-54, derribó en combate un Rata el 19 de enero de 1939 (los partes de guerra de la aviación republicana admiten la pérdida en combate de un caza, pilotado por un tal Fernández, en esta fecha), y el alférez Carlos María Rey-Stolle, a bordo del 5-52, ametralló el 19 de enero la estación de Manresa—, también actuaron en el del Centro, donde, por ejemplo, el 10 de marzo, el teniente José María Ripollés Aznárez realizó una misión de ametrallamiento de trincheras de Madrid, volando el 5-64 desde Almaluez.

Terminada la guerra, el Grupo 5G-5 —que ya existía el 17 de diciembre de 1938, cuando tenía en dotación dos He 112— participó en los desfiles sobre Sevilla (el 17 de abril) y sobre Madrid (19 de mayo), igual que había hecho anteriormente en el que tuvo lugar sobre Barcelona (el 21 de febrero). Algunos de sus He 112 se trasladaron al Parque Regional Norte, sito en León, para revisión, mientras que otros lo hicieron a Griñón, desde donde se desplegaron a Sevilla, primero, y a Barajas, después, para aquellas ocasiones, volviendo de nuevo a Griñón, para, finalmente, unirse a aquellos, lo que hicieron entre el 23 y

el 28 de mayo. Y en León permanecieron hasta que, en virtud del plan de "desconcentración" de unidades, de fecha 4 de junio de 1939, fueron destinados al Grupo de Persecución de las Fuerzas Aéreas de Marruecos.

A su nuevo destino, en el aeródromo melillense de Nador, o Tauima, como también se le conocía, se incorporaron inicialmente algunos aviones —los que ya habían sido revisados— pocos días después de que el 13 de julio hicieran el viaje León-Tetuán, con escalas en Salamanca y Sevilla. Así, por ejemplo, el alférez Rey-Stolle lo hizo en el 5-52, y el teniente Ruibal Sabio en el 5-58. Poco más de un mes después, el 25 de agosto, este último trasladó el 5-59, haciendo escalas en Madrid, Sevilla y Tetuán, y, ya en diciembre, el 5-62, al que el día 27 hizo un vuelo de prueba durante 15 minutos, en León; el 28 hizo escala en Madrid, el 29 salió para Sevilla, donde pernoctó, y, finalmente, el día 30 lo entregó en Nador, después de haber parado en Tetuán.

En cuanto a los cuatro ejemplares del que creemos que fue el segundo y último pedido, tenemos que decir, en primer lugar, que fueron matriculados del 5-66 al 5-69, y que al menos tres de ellos debieron de llegar a España entre el 24 de diciembre de 1939 y el 3 de enero de 1940, ya que, en el parte de existencias de aviones de guerra existentes en el Arma en esta última fecha, confeccionado por el negociado de material de vuelo



de la sección de Servicios de Material del Ministerio del Aire, figuran 16 ejemplares de este modelo (12 en vuelo, tres en talleres y uno pendiente de baja). El avión que estaba pendiente de baja era el 5-57, que había resultado destrozado el 11 de agosto de 1939 al estrellarse contra las aguas de la Mar Chica, cuando, pilotado por el capitán Carlos Bayo Alessandri, éste no pudo sacarle del tremendo picado en que lo había metido, y que causó baja definitiva en el Servicio en mayo de 1941. Por tanto, si a esos dieciséis añadimos el 5-53 y el 5-54 —en los que el 28 de marzo de 1939 se habían matado, en sendos accidentes, el teniente Rogelio García de Juan y el capitán Miguel García Pardo de Prado, y que, como suponemos, ya habían sido dados de baja— suman 18 y, por tanto, falta uno de los 19 que se adquirieron y fueron matriculados del 5-51 al 5-69, de la existencia de todos los cuales tenemos más que sobrada constancia documental. Sí, diecinueve; no diecisiete⁹ ni dieciocho^{1,2,4,5,8}, como, erróneamente, han afirmado algunos autores. Además, como queda dicho, se compraron directamente a la casa Heinkel, no a la Legión Cóndor, como,

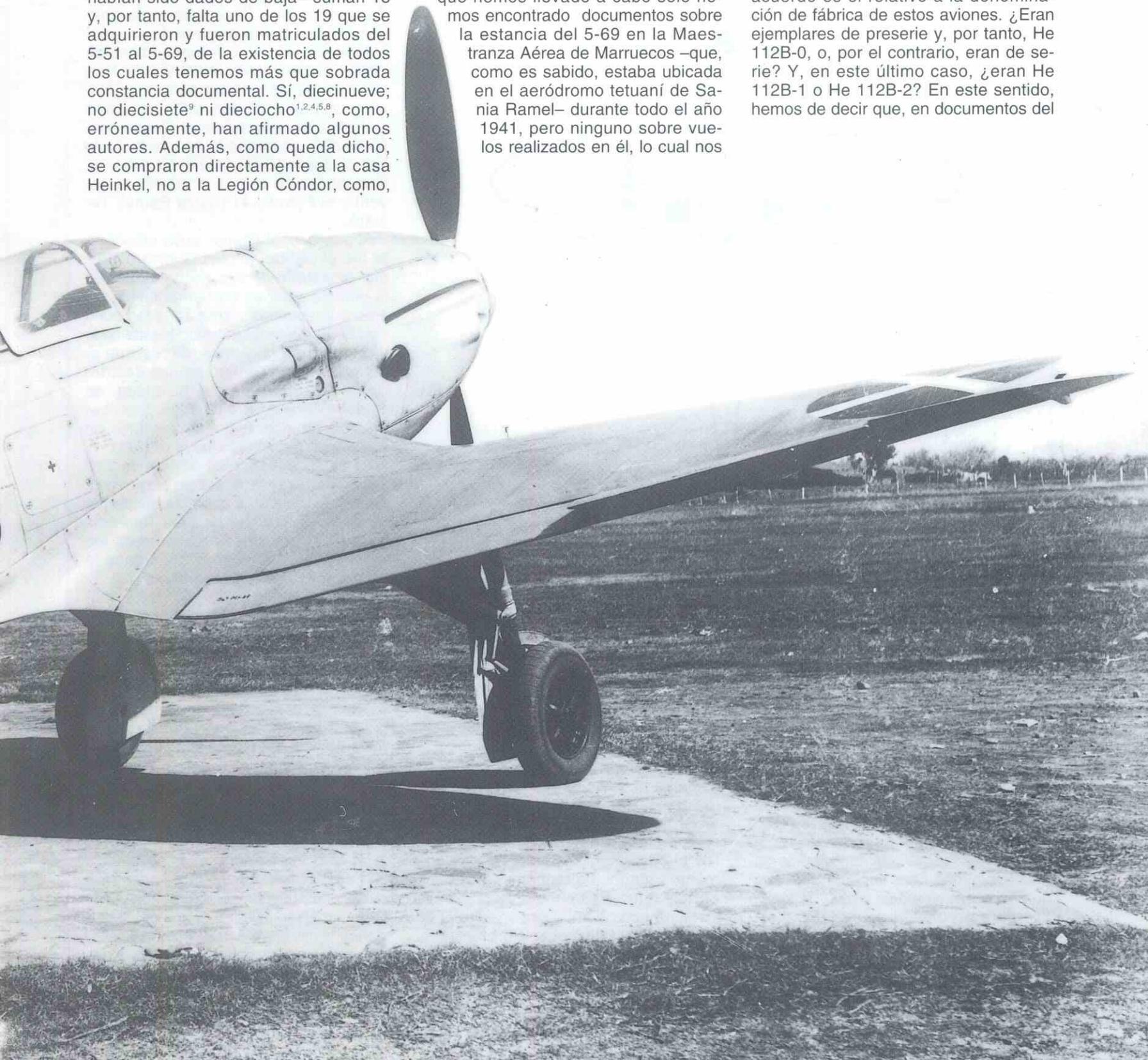
igualmente, parece sugerir alguno de éstos.

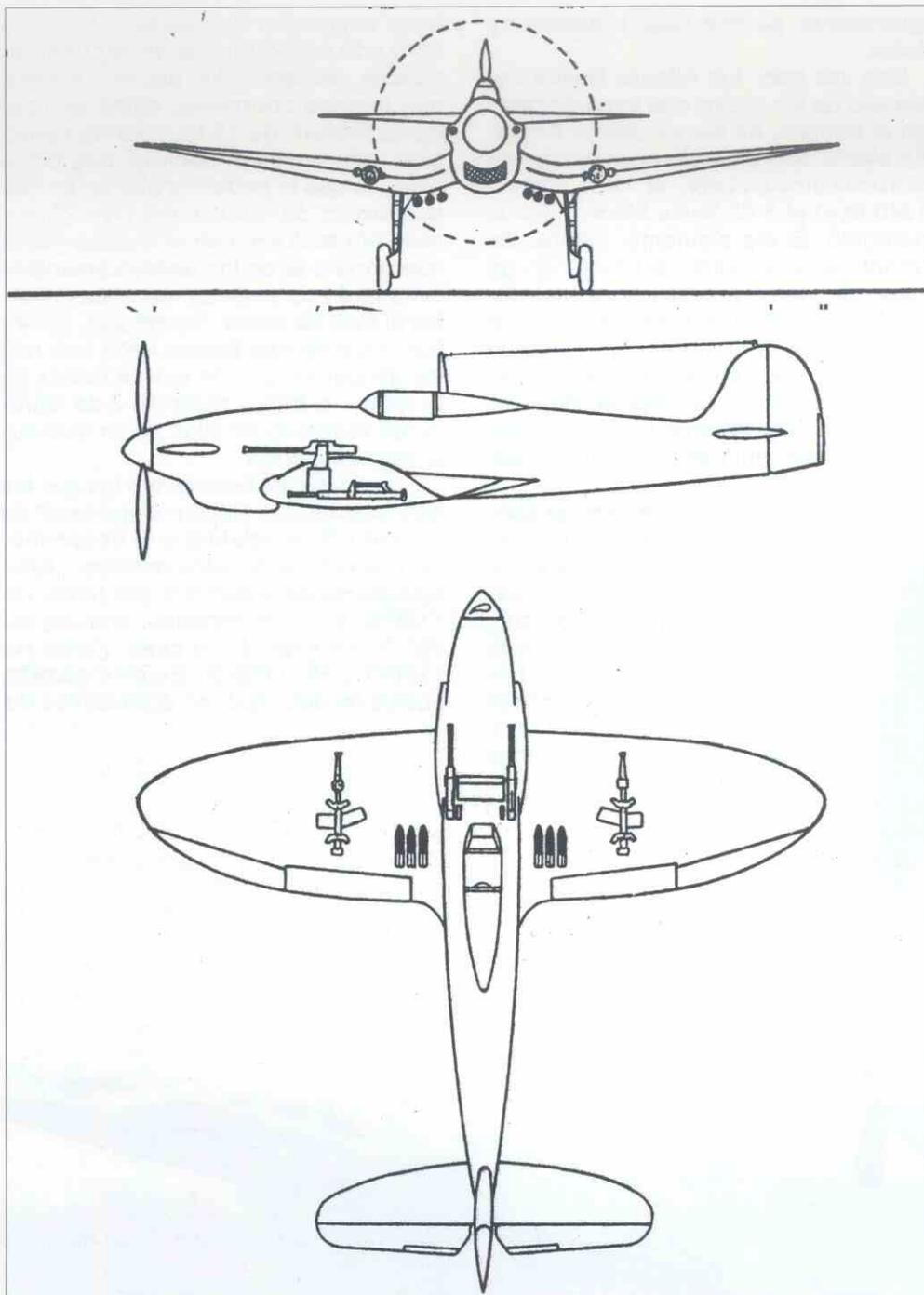
Una vez más, fue Alfonso Ruibal Sabio uno de los pilotos que tomaron parte en el traslado de los aviones a Nador. En efecto, tras probarlo en vuelo durante 10 minutos en León, el 17 de abril de 1940 llevó el 5-68 hasta Madrid, donde pernoctó. El día siguiente, cambió de "montura" y, a bordo del 5-67, en un vuelo de una hora y quince minutos, tomó tierra en Sevilla. Finalmente, el día 19, tras otros 75 minutos de vuelo, lo entregó en el aeródromo melillense. Aunque no hemos conseguido determinar si el viaje lo hicieron juntos los 5-66, 67 y 68, nos inclinamos a pensar que así fue.

Lamentablemente, en la investigación que hemos llevado a cabo sólo hemos encontrado documentos sobre la estancia del 5-69 en la Maestranza Aérea de Marruecos —que, como es sabido, estaba ubicada en el aeródromo tetuaní de Sania Ramel— durante todo el año 1941, pero ninguno sobre vuelos realizados en él, lo cual nos

hace sospechar que pudiera haberse utilizado como fuente de repuestos, aunque, de haber sido así, nos extraña que lograra sobrevivir, como lo hizo, hasta febrero de 1948, cuando causó baja definitiva en el Servicio. Sea como fuere, lo que sí podemos afirmar es que su número de fabricación (*WerkNummer*) era el 2066, con el cual se hacía referencia a él en los partes semanales del estado de aviones, correspondientes al mes de enero —hecho que, por infrecuente en esa época, hace que nos mantengamos con "la mosca detrás de la oreja"— si bien a partir del 3 de febrero fue sustituido en ellos por la matrícula militar española.

Otro de los aspectos sobre los que los diversos autores siguen sin ponerse de acuerdo es el relativo a la denominación de fábrica de estos aviones. ¿Eran ejemplares de preserie y, por tanto, He 112B-0, o, por el contrario, eran de serie? Y, en este último caso, ¿eran He 112B-1 o He 112B-2? En este sentido, hemos de decir que, en documentos del





Armamento lanzable:

6 bombas de 10 K.N. bajo los planos en dispositivos de lanzamiento Heber T.H.M. 10/1.

Armamento defensivo

2 ametralladoras M-G-17 sincronizadas calibre 7'92, lleva una dotación de 500 disparos. Su alimentación se efectúa por cinta metálica articulada. Dotación completa 1.000 disparos.

2 cañones M-G-F.F. calibre 20 m.m. situados uno en cada plano. Dotación, 60 disparos cada uno. Su alimentación se efectúa or tambor cargador. Dotación completa 120 disparos.

RLM, a los que ha tenido acceso Günther Ott, se denomina genéricamente He 112E a todos los ejemplares exportados, sin aclarar más. Pero, dado que no hemos encontrado ningún documento oficial que nos saque de dudas, nos parece que es Dénes Bernád⁷ quién podría estar más próximo a lo que creemos que puede haber sido la realidad. En la tabla que figura en la página 50 de su obra, incluye una cantidad de datos tal que, nos hace suponer que, aunque no hace referencia a ella, ha tenido acceso a documentación germana digna de crédito, mientras no se demuestre lo contrario. Él afirma que los ejemplares de preserie, es decir, los B-0, es-

tuvieron dotados de motores Junkers Jumo 210C, mientras que los de la serie B-1 tenían como planta motriz el Jumo 210Ea y los B-2 el Jumo 210Ga. Teniendo esto en cuenta, y dado que en la documentación española que hemos consultado siempre se afirma que fueron Jumo 210Ea los motores de que estuvieron dotados nuestros aviones, parece, pues, que éstos eran de la versión He 112B-1. Por otro lado, de ninguna manera hemos de rechazar la posibilidad de que en España a alguno se le instalara uno de los Jumo 210C o D de nuestros Bf 109 bipalas. En este sentido, no deja de resultar curioso que, en el parte del negociado de Material de

Vuelo sobre existencias el 1 de febrero de 1941, se afirmara que, de los 16 He 112 existentes, había 10 en vuelo, en las unidades, mientras que, del total de 22 Jumo 210Ea, éstas sólo tenían siete, en vista de lo cual no podemos por menos que hacer la siguiente reflexión: si había 10 aviones en vuelo, era evidente que estaban dotados de motor, y, si sólo disponían de siete motores Jumo 210Ea, tenían que ser siete los He 112 en que estuvieran montados, luego ¿cuáles tenían montados los otros tres aviones?

BREVES NOTAS SOBRE EL 27 GRUPO DE CAZA

Como se sabe, fue ésta la unidad en que los He 112 estuvieron destinados durante la mayor parte de su existencia. Creada el 1 de septiembre de 1939 como sucesora del Grupo de Persecución de las Fuerzas Aéreas de África, y basada en Nador, el 29 de febrero de 1940, al constituirse el Regimiento Mixto nº 2, en él quedó integrada, junto con el Grupo 43 (Auámara, Larache), la Escuadrilla de Hidros nº 51 (El Ataláyón) y la Patrulla 41 (Sania Ramel, Tetuán).

Al principio, el Grupo —cuyo primer jefe fue el capitán Miguel Guerrero García— constaba de dos escuadrillas. En la primera estaban encuadrados los He 112, y la segunda disponía de los doce Fiat G-50 que habían traído los italianos ya al final de la guerra, de los que el matriculado 1-1 pronto resultó destruido, en un accidente que tuvo lugar en Nador el 9 de agosto de 1939, a consecuencia del cual tuvo que ser dado de baja en el Servicio, en mayo de 1941.

La cabecera técnica de los He 112 era la Maestranza Aérea de Marruecos, donde se llevaban a cabo las revisiones de segundo y tercer escalón, mientras que de las revisiones mayores de los motores Jumo 210Ea se encargaba la Maestranza Aérea de Logroño.

Con el paso del tiempo, y el consiguiente deterioro de los aviones —máxime cuando se carecía de todo tipo de repuestos— las dos escuadrillas quedaron, en la práctica, reducidas a una, a pesar de que en los “papeles” seguían existiendo ambas. Así, el último día de mayo de 1945, de una plantilla de 39 aviones (que, por supuesto, jamás llegó a tener cubierta), el Grupo disponía de siete, entre He 112 y Fiat G-50, aparte de otros ocho que estaban en maestranza, sin perder destino; en el último día de noviembre (mes en que se emitió la Instrucción General nº 1, por la cual se introdujeron nuevas matrículas militares, compuestas, como es sabido, por la designación militar y el número de orden, y los indicativos de unidad) de ese año seguía contando con siete aviones de caza, todos He 112, y con una Büc-



Este grupo de pilotos del 27 Grupo (Emilio Herrera es el segundo de pie por la izquierda) posó para el fotógrafo ante el C.3-63, en un día de mayo de 1946, en Nador. Foto: Emilio Herrera Alonso.

ker 131, pues los cinco G-50 que quedaban habían pasado a maestranza. Y, más o menos, con esos efectivos fue tirando hasta que, finalmente, en mayo de 1948 se hizo cargo de los dos primeros de los ocho Fiat CR-32 y HA-132L que se le habían asignado para "renovarlos". Simultáneamente, en los meses de junio y julio, los He 112 y los G-50 fueron entregados a la maestranza de Tetuán, para su revisión y su posterior entrega a unidades ubicadas en la España peninsular: los aviones germanos al 23 Regimiento de Caza, de Reus, y los italianos a la Escuela de Caza, de Morón, aunque, como veremos a continuación, no todos de aquellos pudieron incorporarse a su nuevo destino.

El 27 Grupo se transformó en 27 Escuadrón, en virtud de la Ley Orgánica del Ejército del Aire, del 15 de julio de 1952, y en él causó baja en abril de 1953 el último de los *Chirri* que había tenido destinados. Tras haber tenido en dotación varias HM-1B, voló siete de los HS-42B que anteriormente habían servido en la Escuela Elemental de El Coper, que le fueron destinados en julio de 1955 y que se incorporaron en el mes de octubre.

El 27 Escuadrón dejó de existir en abril de 1958, mes en que causaron baja los aviones de la Hispano, de los que hizo entrega a la Maestranza de Sevilla el día 10.

LOS AVIONES

Permítasenos ahora aportar algunos datos y detalles curiosos sobre los 19 He 112 españoles.

5-51, C.3-51

Fue el primero que causó alta y, en contra de lo que afirma Gonzalo Ávila en su interesante y ameno trabajo¹, el último que estuvo en vuelo. Desde junio de 1948, cuando fue entregado por el 27 Grupo a la Maestranza de Tetuán,

permaneció en ésta hasta julio de 1951. En el mes de agosto fue trasladado a los talleres de Nador, donde el 15 de octubre de 1952 se terminó su revisión, que se había iniciado en la citada maestranza y que había quedado suspendida por falta de material y de personal. Una vez puesto a punto, el 19 de noviembre el capitán Juan José D'Avrillon Barrenechea fue encargado de llevarlo en vuelo a Reus, adonde jamás llegaría, ya que a la altura del pueblo de Aldeanueva (Guadalajara) se le paró el motor y tuvo que realizar una toma de emergencia, como consecuencia de la cual el avión quedó seriamente dañado, si bien, afortunadamente, el piloto no sufrió heridas de consideración.

Finalmente, el 20 de enero de 1953, la Maestranza de Logroño propuso su baja, que fue aprobada el 30 de marzo. Había realizado 359 horas y 43 minutos de vuelo.

5-52, C.3-52

El 27 Grupo lo entregó a la Maestranza Aérea de Marruecos en junio de 1948. Una vez terminada su revisión y tras haber sido trasladado a Nador, el 3 de agosto de 1949, en compañía del 5-64, tripulados ambos por el comandante Juan José Díaz de Arcaya y el alférez Mauricio García Infiesta, respectivamente, partió del campo melillense con destino a la Maestranza de Logroño, desde la cual los dos deberían incorporarse posteriormente a su nuevo destino, es decir, al 23 Regimiento de Caza. Pero, también en esta ocasión las circunstancias se pusieron en contra de que pudieran lograrlo: para que los motores estuvieran bien refrigerados, opta-

Heinkel 112

CLASIFICACION AERONAUTICA.....	Monoplaza de ala baja y monomotor
CLASIFICACION MILITAR.....	Caza
ENVERGADURA.....	9,1 metros
ALTURA.....	3,8 metros
MARCA Y NUMERO DE MOTORES.....	Jumo 210 E.a.
POTENCIA.....	650 cv. efectiva a 2.700 r/m; gasto 240 gr/cv/h
HÉLICE.....	Metálica de dos palas
CLASE DE TREN.....	Eclipsable
PATIN.....	Eclipsable rueda
VELOCIDAD MAXIMA.....	485 km/h a 4.000 metros
VELOCIDAD DE CRUCERO.....	425 km/h
VELOCIDAD DE ATERRIZAJE.....	175 km/h
TECHO PRACTICO.....	8.500 metros
TECHO DE BOMBARDEO:	
Radio de acción.....	1.100 km. máximo
AUTONOMIA.....	Dos horas en vuelo crucero
PESO VACIO.....	1.620 kg.
PESO CARGADO.....	2.250 kg.
CARGA UTIL.....	630 kg.
VELOCIDAD DE SUBIDA.....	A 4.000 metros en seis minutos
AUTONOMIA EN KILOMETROS A LA VELOCIDAD DE CRUCERO.....	1.062
AUTONOMIA EN KILOMETROS A LA VELOCIDAD MAXIMA.....	970
CARRERA DE DESPEGUE.....	330 metros
CARRERA DE ATERRIZAJE:	
Depósitos de gasolina, capacidad y clase.....	Tres, con 317 litros de 87 octano
Depósitos de aceite, capacidad y clase.....	26 litros, Inava, 120, Aéreo Shell, medio
RADIO Y SU TIPO.....	E-5
TRIPULACION.....	Una plaza

ron por volar en crucero a 3000 metros, pero a causa de la calima existente, que dificultaba considerablemente la visibilidad, y del fallo de las brújulas de ambos aviones, se desviaron de la ruta establecida y se perdieron. Así que, después de estar un buen rato dando vueltas y tratando de vislumbrar un aeródromo cercano, al cabo de 2 horas y 10 minutos de vuelo se les terminó el combustible y no tuvieron más remedio que tirarse al primer trozo de terreno que el comandante, como jefe de la pareja, creyó que era idóneo para tomar sin tren. Así lo hicieron —con gran maestría— en un campo del término municipal de Prados Redondos (Guadalajara), sin sufrir daños de consideración los pilotos, aunque los aviones quedaron destrozados, puesto que los daños del 5-52 fueron tasados en el 75% de su valor y los del 5-64 en el 90%.

El primero tenía, en total, 294 horas y 30 minutos de vuelo, y el segundo 155 horas y 42 minutos. Ambos fueron dados de baja en el Servicio el 2 de diciembre de ese año, que fue cuando se aprobó la propuesta de baja hecha por la Maestranza de Logroño con fecha 31 de octubre.

5-53

El primer vuelo del que tenemos constancia documental es el que, de prueba, le hizo el 18 de enero de 1939, en la maestranza de León, el capitán Enrique de Cárdenas Rodríguez durante 10 minutos.

En este ejemplar perdió la vida el 28 de marzo de 1939 el teniente Rogelio García de Juan, al estrellarse en el campo de Almaluez (Soria).

5-54

Como hemos dicho anteriormente, con este avión consiguió derribar un Rata el 19 de enero de 1939 el capitán Miguel García Pardo de Prado (el único derribo que, en combate, se logró durante la guerra civil a bordo de los He 112), y en él halló la muerte el 28 de marzo de 1939, cuando tras efectuar un "*reconocimiento del frente de Guadalajara y ejercicio de combate cayó en barrera, destrozándose el avión y pereciendo el piloto*", según se afirma en su expediente personal.

5-55

Accidentado en Nador el 2 de febrero de 1942, cuando era pilotado por el capitán Isaac Arróniz Larios. Aunque el piloto resultó ileso, el avión sufrió grandes daños, a consecuencia de los cuales causó baja en el Servicio. El expediente de baja, de fecha 3 de marzo de 1944, fue tramitado por la Maestranza Aérea de Marruecos y aprobado el 6 de julio.

5-56

De este ejemplar hemos conseguido averiguar que, por ejemplo, el 3 de ma-

yo de 1939 el capitán Enrique Cárdenas, que, era por entonces el probador de la Maestranza de León, le hizo un vuelo de prueba, y que durante todo el año 1941 estuvo en los talleres que la Maestranza Aérea de Marruecos tenía en Nador y no tenía asignado motor. Finalmente, el 19 de junio de 1944 fue propuesto de baja por ésta, propuesta que fue aprobada por la Superioridad el 6 de noviembre.

5-57

Resultó destruido en accidente el 11 de agosto de 1939 en aguas de la Mar Chica, cuando el capitán Carlos Bayo Alessandri lo metió en un picado del que no pudo sacarlo y del que, milagrosamente, salió con vida, aunque con considerables lesiones.

Causó baja en el Servicio el 15 mayo de 1941 y fue desguazado en la Maestranza de Marruecos.

5-58

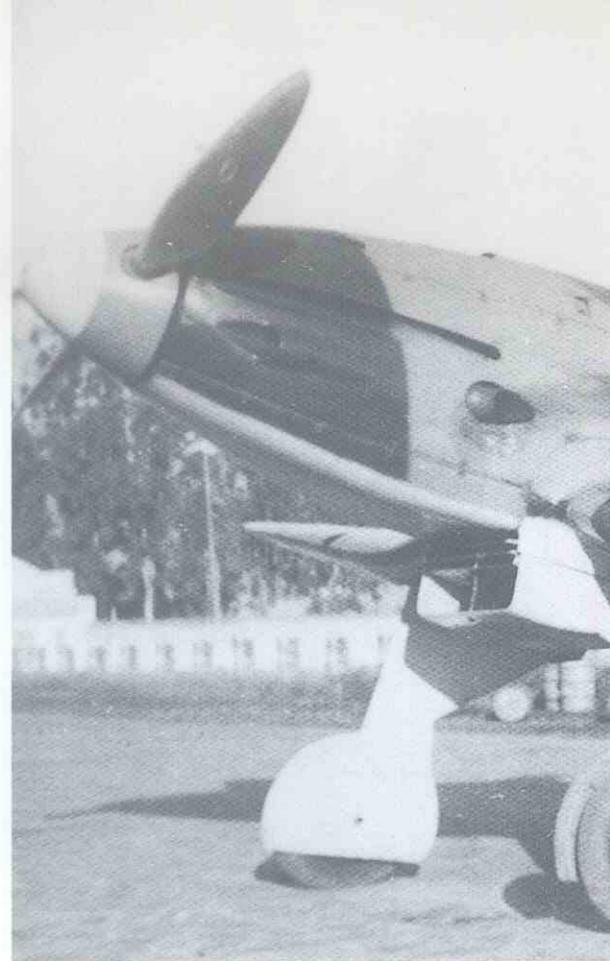
El 9 de abril de 1945, el teniente Emilio Herrera Alonso, tras probarlo en vuelo durante 11 minutos, participó con él en el desfile que tuvo lugar ante el Alto Comisario de España en Marruecos, al desembarcar éste en el puerto de Tetuán. (La formación iba al mando del capitán Miguel Martínez Vara de Rey y Teus). Y como quiera que observó que le fallaba el motor, una vez terminado el desfile tomó tierra en Tetuán y dejó el avión bajo la tutela de la maestranza. Corregido el problema, el día 30, tras un vuelo de prueba, se dispuso a llevarselo a Nador, pero a los 18 minutos de vuelo se le paró el motor y, en las cercanías del aeródromo, al cual trató de llegar, cayó a tierra antes de conseguirlo, destrozándose y causando graves heridas al piloto, de las que, afortunadamente y para el bien de todos los que después tendríamos la suerte de honrarnos con su amistad y de gozar de su verbo fácil y preciso y de sus amenos escritos, se curó sin que le dejaran secuelas.

Fue dado de baja en el Servicio en diciembre de 1945.

5-59

El 5 de mayo de 1939, el capitán Enrique Cárdenas le hizo un vuelo de prueba, de 13 minutos de duración, en León. Como ya hemos mencionado anteriormente, el teniente Alfonso Ruibal Sabio lo entregó en Nador el día 25 de ese mes. Este piloto lo voló en varias ocasiones durante 1940 (por ejemplo, el 27 de enero, en un vuelo de 30 minutos, realizó ejercicios de tiro fotográfico, y el 4 de abril, entrenamiento en formación). Durante 1941 (al menos desde el 7 de enero hasta el 17 de noviembre) permaneció en reparación en los talleres de Nador, donde se le asignó el motor Jumo número 43003.

Aunque no hemos conseguido deter-



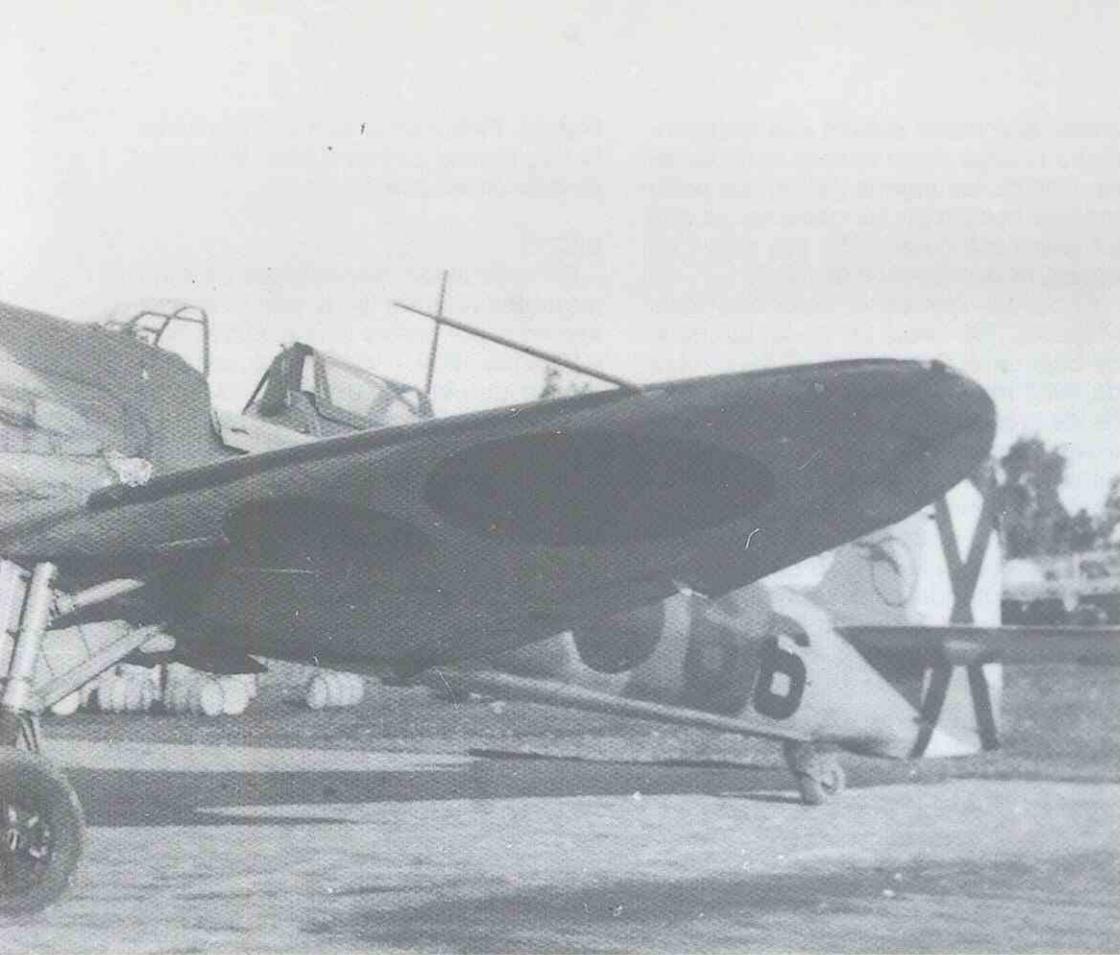
minar si se debió a un accidente (que sería lo más probable) o a otra causa, lo cierto es que el 3 de marzo de 1944 fue propuesta su baja por la Maestranza de Marruecos, la cual fue aprobada el 6 de julio.

5-60

De este avión sólo hemos podido averiguar que el 20 de enero de 1941 se hallaba en revisión en la Maestranza de León, que el 27 de febrero estaba en vuelo y formaba parte de los efectivos del 27 Grupo y que el 22 de marzo se encontraba en revisión en la Maestranza de Sevilla. Curiosamente, con posterioridad a esta última fecha no figura en los partes de estado y situación de las maestranzas ni en los del 27 Grupo; parece como si la tierra se lo hubiera tragado. Dado que disponemos de los partes mensuales correspondientes al año 1941 de todas las maestranzas y de los quincenales (meses de abril y mayo) del 27 Grupo, y en ninguno de ellos se hace referencia a este avión, sólo nos queda suponer que, por algún motivo, estuviera encuadrado en otra unidad, o que tras su estancia en la Maestranza de Sevilla hubiera sido dado de baja por ésta, lo cual, aunque no sea imposible, no nos parece probable.

5-61

A bordo de este ejemplar perdió la vida el teniente Jorge Luis Muntadas Claramunt el 15 de julio de 1939, en un accidente marcado por la mala suerte, ya que tras parársele el motor y realizar una perfecta toma de emergencia en una playa de Estepona, el tren de aterrizaje —que el piloto había desplegado—



se hundió en la húmeda arena e hizo que el avión se adentrara unos pocos metros en el mar y quedara boca abajo, lo que ocasionó que el piloto, atrapado en la carlinga, se ahogara en unos pocos centímetros de agua.

El avión fue recuperado y trasladado a la Maestranza de Marruecos, en la que permaneció (imaginamos que como fuente de algunos repuestos) hasta que, finalmente, fue dado de baja en el Servicio el 27 de abril de 1945 (expediente de baja de fecha 1 de agosto de 1944).

5-62, C.3-62

Como prueba de la utilización real de los lanzabombas del He 112, podemos decir que el teniente Gonzalo Torres Pérez realizó un ejercicio de tiro de bombas desde este avión el 17 de octubre de 1944.

El 8 de septiembre de 1946, una escuadrilla del 27 Grupo despegaba de Nador para rendir honores (como estaba establecido) al Alto Comisario de España, a su llegada a Melilla. Al cabo de 40 minutos de vuelo, el avión del teniente José Luis Álvarez Villaverde, que iba de punto exterior del ala derecha, comenzó a perder altura a causa de algún problema de motor y se dirigió a La Restinga para hacer una toma de emergencia. Quizás porque eran cerca de las doce de la mañana y, por tanto, no había sombras en el suelo, el teniente no pudo calcular bien en qué dirección debía realizar la toma. El caso es que al efectuarla chocó contra una duna; el impacto tuvo que ser brutal, ya que el piloto salió despedido a través del parabrisas del avión, con tan mala suerte que

su cabeza se golpeó con el buje de la hélice, que se había desprendido, y como consecuencia de ello murió a los pocos minutos.

5-63, C.3-63

En este avión tomó parte en el desfile del 19 de mayo de 1939 sobre Madrid el teniente Alfonso Ruibal Sabio, en un vuelo de una hora y cinco minutos de duración.

Tras servir en el 27 Grupo, en julio de 1948 fue destinado al 23 Regimiento, al que se incorporó, junto con el C.3-66, el día 21 de agosto. Estos fueron los dos primeros He 112 que recibió el citado regimiento.

El 19 de septiembre de 1950, cuando, pilotado por el teniente Juan Más Margalef, tomaba tierra en el aeródromo de Reus resultó accidentado. Como consecuencia del accidente, en el cual el piloto no sufrió heridas de consideración, quedó inservible para el Servicio, ya que los daños no pudieron repararse, puesto que no se disponía de repuestos. Hasta entonces, el avión había realizado 147 horas y 52 minutos de vuelo (aunque no sabemos si en total o desde la última revisión). El 10 de julio de 1951, la Maestranza Aérea de Logroño propuso su baja, la cual fue aprobada el 20 de septiembre.

5-64, C.3-64

El 28 de julio de 1947, el capitán Ramón Gómez Aranalde había despegado de Nador para probarlo en vuelo. Cuando casi había terminado su misión, se paró el motor, en vista de lo cual el piloto trató de aproximarse al aeródromo, en cuyas inmediaciones tuvo que realizar

una toma de emergencia, en la cual el avión quedó bastante dañado, aunque el piloto no sufrió lesiones importantes. Hasta entonces el avión había realizado 250 horas y 23 minutos de vuelo.

Sobre el final que tuvo este avión ya hemos hablado al tratar del C.3-52. En la documentación oficial que hemos podido consultar sobre ese accidente se afirma que hasta ese momento había efectuado 155 horas y 42 minutos de vuelo, lo cual no puede ser cierto, a no ser que se trate del tiempo que voló con posterioridad a su reparación del accidente mencionado en el párrafo anterior, lo cual no nos parece muy verosímil, o de un error en el número de horas, es decir, que en vez de 155 fueran 255.

Al igual que el C.3-52, fue dado de baja el 2 de diciembre de 1949.

5-65, C.3-65

En julio de 1948 fue entregado a la Maestranza de Tetuán por el 27 Grupo, y en ella se encontraba cuando en julio de 1949 fue destinado al 23 Regimiento. El 2 de agosto, el comandante Arcaña fue a Tetuán a hacerse cargo de él; para ello, primero le hizo un vuelo de prueba, al final del cual, y cuando ya había tomado tierra en Sania Ramel, tuvo un pequeño accidente. Cuando estaba rodando, y a causa de la mala visibilidad desde la cabina, no se percató de que tenía un Junkers 52 en su trayectoria; al darse cuenta de ello, para evitar la colisión, frenó bruscamente, pero sin que respondieran los frenos, así que indujo un "caballito" a la izquierda, sin lograr que derrapara el avión, sino, que, por el contrario, la pata izquierda del tren se plegara hacia fuera y la derecha hacia dentro, resultando dañados, además del tren, los radiadores, el semiplano derecho y una pala de la hélice. Los daños fueron valorados en el 20% del valor total del avión.

Aunque no hemos conseguido determinar en qué fecha quedó terminada su reparación, sí sabemos que una vez concluida ésta se incorporó al 23 Regimiento, donde ya se hallaba en diciembre de 1949 y al perteneció hasta que causó baja en el Servicio el 20 de septiembre de 1951 (expediente, de fecha 10 de julio, tramitado por la Maestranza de Logroño).

5-66, C.3-66

Al igual que sucedió con muchos de los He 112, a lo largo de su vida operativa éste fue protagonista de varios incidentes y accidentes. El primero del que tenemos constancia aconteció el 25 de agosto de 1942, en Nador, cuando su piloto (el brigada de complemento Indalecio Corral Fernández) se olvidó de bajar el tren de aterrizaje y, como resultado de la toma sobre el fuselaje, quedaron inutilizados los radiadores y la hélice.

Años después, cuando ya hacía tiempo que formaba parte de los efectivos del 23 Regimiento, sufrió uno que, por su trágico resultado y por las circunstancias que se dieron, creemos que constituyó un caso único. El 21 de mayo de 1952 había quedado listo para su entrega a la unidad de destino, tras haberle sometido a una revisión periódica en la Maestranza de Logroño. A ésta se trasladó el teniente Juan Más Margalef, para hacerse cargo de él y llevarlo a Reus. Y así lo hizo el 11 de junio, pero cuando se encontraba a la altura del zaragozano pueblo de Pina, observó que había una pérdida de aceite, líquido que estaba desparramándose por el cristal del parabrisas y que, por tanto, dificultaba enormemente la visibilidad desde la cabina. No lo pensó dos veces e inmediatamente se dispuso a tomar en el aeródromo de Valenzuela, para ello accionó el mando del tren, pero sin obtener ninguna respuesta, ya que, por falta de presión, ni el sistema hidráulico ni el manual funcionaban. Así que, tras dar varios tirones para tratar de que saliera y sólo conseguirlo a medias, no tuvo más remedio que realizar la toma en estas condiciones, lo que hizo sin sufrir lesiones, si bien no pudo evitar que, como solía suceder en estos casos, resultaron dañados los radiadores, las palas de la hélice y la parte inferior del fuselaje, daños que fueron tasados en el 10% del valor del avión.

Tras hacerle una reparación provisional en los talleres que la Maestranza de Logroño tenía destacados en Zaragoza, quedó listo para su traslado a aquella, donde debería efectuársele la reparación definitiva. Para llevarlo a cabo fue nombrado el teniente Vinicio Gutierrez Gil de Gómez, que era probador de dicha maestranza desde el mes de abril y que iba a volar en este modelo por primera vez en su vida. Cuando, el 15 de julio, llevaba 20 minutos de vuelo, se agotó el combustible del depósito central, se paró el motor y el avión, después de romper los cables de una línea de alta tensión, cayó a tierra en terrenos del logroñés pueblo de Pradejón. El piloto resultó muerto y el avión totalmente destrozado. Lo terrible de todo fue que, de no haberse conjugado toda una serie de circunstancias adversas, el accidente no habría ocurrido. La primera de ellas fue que era la primera vez que el piloto volaba un He 112; la segunda, que en el azoramiento del momento olvidó cambiar la posición de la llave de alimentación de combustible al motor, del depósito central a los auxiliares, situados en los planos; la tercera, que se interpusiera en la trayectoria de la toma de emergencia la fatídica línea de alta tensión y, la cuarta y última, que las facultades físicas y anímicas del piloto estuvieran, sin duda, mermadas considerablemente como consecuencia de los cuatro accidentes —graves, todos

ellos— que había sufrido con anterioridad a lo largo de su todavía corta carrera, tres de los cuales debían de estar todavía frescos en su memoria, ya que los había sufrido en 1950 (los días 7 de enero, 16 de mayo y 6 de julio).

El C.3-66, que hasta entonces había realizado 306 horas de vuelo, fue dado de baja en el Servicio el 14 de octubre de 1952 (expediente de fecha 29 de julio, de la Maestranza de Logroño). El teniente Gutierrez Gil de Gómez, de 35 años de edad, tenía en su haber 537 horas de vuelo, y el infortunio quiso que se matara el mismo día que en el BOA se publicaba su ascenso a capitán.

Retrocediendo en el tiempo, hemos de decir que del traslado en vuelo del C.3-66 a Reus, a cuyo 23 Regimiento había sido destinado en julio de 1948, se encargó el comandante Arcaya, quien el 18 de agosto lo voló de Nador a Tetuán y de aquí a Málaga. El día 19 se trasladó a Granada, donde pernoctó, y el día 20 hizo el trayecto Granada-San Javier-Manises-Reus. Por último, el día 21 lo entregó en la Maestranza de Logroño. Además, aprovechó este viaje para acercarse a León y hacerse cargo de uno de los *Chirris* que habían sido destinados al 27 Grupo: se trataba del matriculado C.1-172, al que probó en vuelo el día 2 de septiembre y en el que, tres días después, se trasladó a

Madrid. Finalmente, el día 8, siguiendo la ruta Madrid-Sevilla-Nador, lo entregó en este último aeródromo.

5-67

De este avión disponemos de innumerables referencias a vuelos realizados en él por pilotos de los grupos 5G-5 y 27 entre 1939 y 1943. Igualmente, sabemos que la Maestranza de Marruecos tramitó su expediente de baja en el Servicio (fechado el 1 de agosto de 1944) y que ésta tuvo lugar el 27 de abril de 1945, pero ignoramos si se debió a un accidente o a otra causa.

5-68, C.3-68

Entregado por el 27 Grupo a la Maestranza de Marruecos en junio de 1948, en ésta permaneció hasta marzo de 1951, cuando se incorporó al 23 Regimiento de Caza, al que había sido destinado el mes anterior. El 17 de octubre de 1952 causó baja en vuelo, al resultar accidentado en Reus; cuando, pilotado por el capitán Juan Más Margalef, a las 10 horas y 23 minutos de ese día tomaba tierra, falló el freno de la pata derecha, lo que ocasionó que se rompiera el tren de aterrizaje y que se doblaran el plano derecho y las palas de la hélice. La última revisión se le había realizado el 26 de febrero, en la Maestranza de Logroño, y hasta el momento del acci-



dente había realizado 199 horas y 52 minutos de vuelo. Por su parte, el capitán Margalef tenía hasta entonces 830 horas de vuelo en su haber.

En expediente de fecha 16 de diciembre de 1952, la Maestranza de Logroño propuso su baja en el Servicio, la cual fue aprobada el 20 de marzo del año siguiente.

5-69 (¿C.3-69?)

Como ya hemos dicho antes, tenemos constancia más que sobrada de la existencia de este ejemplar y de su número de fabricación (el 2066), pero no sabemos si llegó a estar en vuelo alguna vez (en los numerosos expedientes personales y hojas y cartillas de vuelo que hemos podido consultar, no aparece ningún vuelo en este avión), o si sólo fue adquirido para que sirviera de fuente de repuestos. Sea como fuere, seguiremos investigando sobre este asunto.

Para terminar, no quisiéramos dejar de hacer una incursión por el mundillo de la "matriculología" y hablar de los indicativos que les fueron asignados a los He 112 en virtud de la Instrucción General nº 1, que entró en vigor el 1 de diciembre de 1945.

El último día de ese año, así como el 31 de enero de 1946, los efectivos del Regimiento Mixto nº 2 eran los siguientes:

UNIDAD	MATERIAL	AVIONES EN SERVICIO	AVIONES EN REPARACION O REVISION	TOTAL
27 Grupo (Nador)	Bu 131	-	1	1
	He 112	7	2	9
	G-50	-	5	5
43 Grupo (Auámara)	Natacha	6	6	12
41 Patrulla (Sania Ramel)	Hs 126	2	1	3
	Grumman Delfin	1	3	4
51 Escuadrilla (El Atalayón)	Dornier Wal	4	-	4

Eran, en total, 38 aviones, nueve de los cuales eran He 112. Tenemos constancia de que éstos últimos tuvieron indicativos comprendidos entre el 2-1 y el 2-10, excepto el 2-3, lo cual cuadra perfectamente, aunque, en contra de lo que a primera vista pudiera parecer, las matrículas militares no se correspondían, en orden creciente, con los indicativos, ya que, por ejemplo, el C.3-52 tenía el 2-9 y el C.3-68 el 2-10. Por otro lado, sabemos que ocho de los ejemplares "rematriculados" fueron los antiguos 5-51 (ahora, C.3-51), 5-52 (C.3-52), 5-62 (C.3-62), 5-63 (C.3-63), 5-64 (C.3-64), 5-65 (C.3-65), 5-66 (C.3-66) y 5-68 (C.3-68), por lo que faltaría uno, que, en nuestra opinión, tenía que ser el 5-69 (C.3-69), ya que los demás habían causado baja con anterioridad a que entrara en vigor la citada instrucción general.

De los demás modelos que el Regimiento Mixto nº 2 tenía en dotación, hemos averiguado que a los Hs 126 les correspondieron los indicativos 2-19, 20 y 21, respectivamente, y a tres de los G-50 los 2-16, 17 y 18. Además, a pesar de que no nos extrañaría que a los Grumman les hubiesen correspondido los 2-11, 12, 14 y 15, parece que deberíamos desechar esta posibilidad ante el hecho de que uno de ellos tuviera el 2-36. Con relación a los Wal, en algunas de las cartillas y de las hojas de vuelo consultadas aparecen los 2-21, 2-41, 2-17 (i), 2-2 y 2-3 ... En cambio, de los Natachas, ni rastro. En fin, como se ve, éste es otro galimatías ... que, con paciencia y perseverancia, trataremos de aclarar para, Dios mediante, exponer a los pacientes lectores los resultados de nuestras pesquisas.

BIBLIOGRAFIA

- 1) Ávila Cruz, Gonzalo. *Heinkel 112. Un caza de guante blanco*. Fuerza Aérea, septiembre y octubre 2000
- 2) Guerrero, Juan A. *Heinkel 112 en España*. Fuerza Aérea, febrero 2001
- 2) Arráez Cerdá, Juan. *Los Heinkel He 112B en España*. SOLDIERS, noviembre 1997
- 4) Arráez Cerdá, Juan. *Los Heinkel He 112B en España. Los alemanes errantes*. AVION Revue, septiembre 1992
- 5) Abellán Agius, Estanislao. *Los Heinkel 112O/B españoles*. AEROPLANO nº 11, año 1993
- 6) The Curious Saga of the He 112. *Air International*, May-June 1989
- 7) Bernád, Dénes. *Heinkel 112 in action*. Squadron Signal Publications. Aircraft number 159
- 8) Dabrowski, Hans-Peter. *Heinkel 112*. Schiffer Publishing Ltd., 1998
- 9) Green, William. *Warplanes of the Third Reich*. MacDonald and Jane's, Londres, 1979
- 10) Salas Larrazábal, Jesús María. *Intervención Extranjera en la guerra de España*. Editora Nacional, Madrid, 1974

Fuentes documentales

- Archivo Histórico y Cultural del Ejército del Aire
- Archivo del Estado Mayor del Aire
- Maestranza Aérea de Sevilla
- Maestranza Aérea de Albacete

