

Los Heinkel HE-112 O/B españoles

ESTANISLAO ABELLAN AGIUS

ANTECEDENTES

En 1933, las Fuerzas Alemanas formularon sus deseos de equipar a sus unidades con un nuevo avión de caza de avanzada tecnología, que relevara en las mismas a los ya obsoletos biplanos He-51 y Arado 68.

Para ello, las autoridades aeronáuticas germanas convocaron el oportuno concurso, y el Ministerio del Aire firmó poco después con las industrias Arado, Bayerische Flugzeugwerke, Focke-Wulf y Heinkel, los correspondientes contratos para el desarrollo de sus respectivos prototipos.

Estas industrias se pusieron a trabajar seguidamente en sus productos, aunque algunas de ellas en la creencia, generalizada, de que

el vencedor estaría entre los proyectos salidos de los tableros de diseño dirigidos por Heinrich Hertel, por parte de la casa Heinkel, o por Willy Messerschmitt, por la Bayerische que, efectivamente, a la postre, fue la que se llevó el gato al agua con su notable monoplano de caza Bf-109.

La Heinkel, pese a tener conocimiento, de un modo extraoficial, de que el favorito era el "Messer", redobló sus esfuerzos en la factoría de Wernemunde, llegando hasta la realización, prácticamente, de otro nuevo prototipo, que tampoco pudo evitar el resultado final del concurso. Pese a todo, la Heinkel siguió adelante con su doble proyecto, que llevó a buen término con la producción de dos aviones distintos bajo la única designación de He-112, la cual se quiso mantener por expreso deseo de Ernst Heinkel: uno, el proyecto inicial, denominado He-112.O y otro, de más avanzado diseño, conocido como He-112.B.

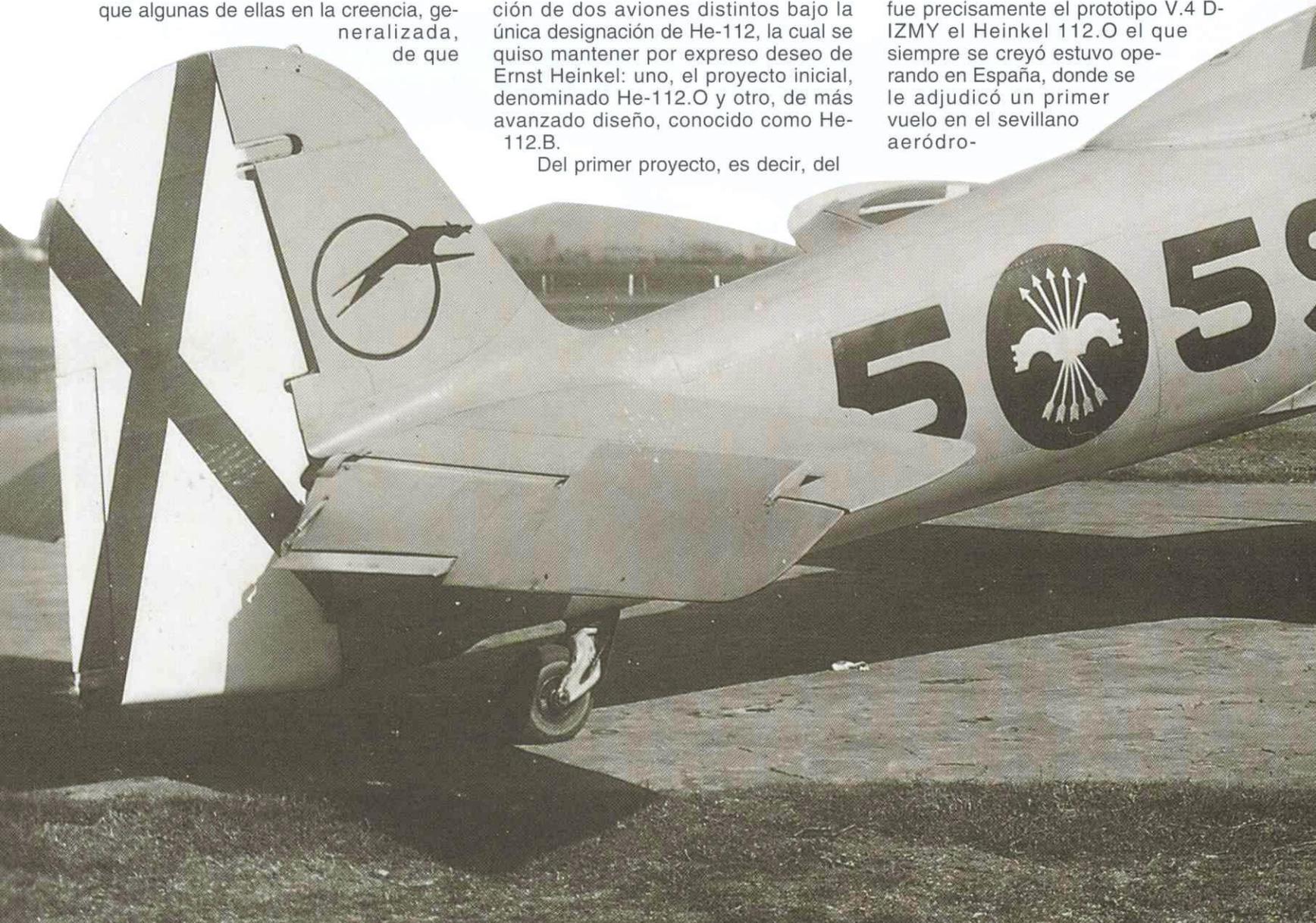
Del primer proyecto, es decir, del

He-112.O, se construyó una serie de seis prototipos, los V.1, 2, 3, 4, 5 y 6, tres de los cuales, los V.3, 4 y 5 fueron considerados como posible embrión de una amplia serie que nunca se llegó a producir, y se conocieron como serie A.

De estos tres prototipos de la serie A, los V.4 y V.5, con matrículas D-IZMY y D-IIZO respectivamente, eran casi idénticos, diferenciándose básicamente en que el segundo de ellos, el V.5 D-IIZO, parece fue desprovisto de las dos ametralladoras ubicadas bajo el capó, a ambos lados del motor, y armado con un cañón Rhein Metall MGC/30L, de 20 mm., que disparaba a través del motor, circunstancia que dió lugar a que este prototipo V.5 se conociera bajo el nombre de "Kanonvögel".

EVALUACION OPERATIVA EN ESPAÑA

Como es sabido, a finales de noviembre de 1936 fue desembarcado en el puerto de Cádiz, junto a los prototipos V.3 y V.4, del Messerschmitt Bf-109, uno del He-112.O, aviones que fueron evaluados operativamente en los primeros meses de la guerra de España encuadrados en el Grupo Experimental de Caza VJ/88 de la Legion Condor, y fue precisamente el prototipo V.4 D-IZMY el Heinkel 112.O el que siempre se creyó estuvo operando en España, donde se le adjudicó un primer vuelo en el sevillano aeródromo-



mo de Tablada el día 9 de diciembre de 1936 tripulado, al parecer, por el suboficial alemán Günther Radusch ("Fips"), al que le fue asignado para su evaluación en misiones de apoyo a tierra, junto a sus compatriotas, también pilotos, Schulze y Baslthasar, y finalmente, su destrucción, ocurrida el 19 de julio de 1937 -aunque en este punto parece que también hay dudas-, durante la batalla de Brunete, en cuyo frente debió resultar alcanzado y, de regreso al aeródromo de Escalona, cuando intentaba el aterrizaje, sufrió un desplome por parada del motor, cayendo a tierra. Su piloto pereció y el avión debió quedar en tan mal estado que, tras su traslado a Alemania, los técnicos de la Heinkel evaluaron su destrucción en un 100 %.

Todo ello es lo que se ha creído, hasta hace poco, del primer He-112 que operó en España desde diciembre de 1936 hasta julio de 1937. Sin embargo, en recientes y meticulosos estudios publicados por la conocida y no menos crediticia revista británica "Air International", del que se hace eco también Rodolfo Ribes en el Boletín del Museo del Aire número 14, se viene a demostrar que el prototipo

He-112.O que operó inicialmente en la guerra de España fue el V.5 D-IIZO y no el V.4 D-IZMY que, durante el mismo periodo en que se le achacaba su permanencia y destrucción en España, era exhibido por Europa, participando en el Festival Aéreo de Helsinki y, en julio siguiente -mes en el que debería haber quedado destruido en España- en el "Meeting" Internacional de Zürich/Dübendorf, como lo atestigua la fotografía de "Air International" que también ilustra este trabajo. Finalmente, el prototipo V.4 D-IZMY fue exhibido en el "Salon Internazionale Aeronautica" de Milán, celebrado en octubre siguiente.

¿Podemos dar por ciertas estas aseveraciones? Desde luego, los testimonios en que se basan, no dejan lugar a dudas. El documentado estudio publicado por la revista "Air International" tiene un punto de apoyo irrefutable como es la fotografía tomada al V.4 D-IZMY en el campo de Zürich/Dübendorf precisamente en el mes de julio de 1937 cuando, supuestamente, debió quedar destruido en España. Este hecho nos da pie para aceptarlo así... por lo menos mientras no se demuestre lo contrario.

Aceptadas así las cosas, quedan dos apuntes por señalar respecto al tema de los prototipos He-112 que operaron en la guerra de España, antes de cerrar este capítulo. El primero se refiere al color

del V.5 D-IIZO, en el que predominaba el gris-verdoso de que iban pintados los prototipos alemanes, y al que, como distintivos de los aviones nacionales, se añadió el blanco en las puntas de las alas, color que también figuraba en las aspas que, sobre disco negro, llevaba en los planos, y en el empenaje de cola, como fondo de la Cruz de San Andrés. A ambos lados del fuselaje y separados por un círculo negro en el que figuraban el yugo y las flechas, iban pintados los números 5 y 1 correspondientes a la nomenclatura militar que le había correspondido a este tipo de avión.

Finalmente, en abril de 1938, el capitán Harro Harder parece trasladó a España en vuelo directo, otro nuevo prototipo del He-112, el V.9 matrícula D-IG-SI, cabeza de la serie B destinada a la exportación, el que, una vez pintados los distintivos de la Aviación nacional y la nomenclatura militar 5-2, comenzó a realizar las misiones de apoyo a tierra que tenía encomendadas su predecesor el V.5.

ADQUISICION DEL HE-112B

Este avión fue ofrecido por la Heinkel a las autoridades aeronáuticas nacionales poco después, las cuales, tras las oportunas pruebas en vuelo a que fue sometido por el comandante García Morato en el aeródromo de La Cenia el 27 de junio siguiente y previa la aprobación de éste, encarga-



ron diecisiete He-112 de la serie B a la firma Heinkel, que entregó los dos primeros aviones en noviembre del mismo año 1938, y seis más a principios de enero de 1939. Con estos ocho aparatos se formó la 2ª Escuadrilla del Grupo Mixto 5-G-5 bajo el mando del capitán Miguel García Pardo e integrada por los pilotos Carlos Bayo Alessandri, Francisco Diéguez Rodríguez, Rogelio García de Juan, José Luis Jiménez, Ruy Ozores Ochoa y Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, a los que se unieron pronto Luis Medrano de Pedro, Jorge Muntadas Claramunt y Salvador Sierra Alorda, todos los cuales empezaron a operar desde el aeródromo de Balaguer el 19 de enero de 1939, sobre el sector de Cervera, y sobre el que entabló combate con los Polikarpov I-15 e I-16, los "Chatos" y "Moscas" de la Aviación republicana, adjudicándose el capitán García Pardo el derribo de uno de los primeros, el cual parece ser fue la única victoria aérea conseguida por los He-112B durante su corta actividad bélica en la guerra de España, en la que perdieron por lo menos dos aviones seguros y uno probable, este último, derribado el 21 de enero siguiente -a tenor de lo escrito por el comandante Andrés García Lacalle, Jefe de la Escuadra de Caza republicana- por los disparos del "Super Mosca" tripulado por el teniente de la 4ª Escuadrilla (la del "chupete") Luciano Tabernero Herrero.

Los dos He-112B perdidos por la Escuadrilla lo fueron en sendos y desgraciados accidentes ocurridos en el aeródromo de Almaluez (Soria), el 28 de marzo de 1939, al regreso de un servicio de reconocimiento sobre Madrid realizado por la patrulla formada por el

capitán García Pardo y los tenientes García de Juan y Muntadas, para comprobar la entrada de las tropas nacionales en Madrid. Al regreso, repetimos, y rota la formación con la consiguiente alegría de los aviadores por ver con ello

bajas en vísperas de la finalización del conflicto..

Acabado éste, los He-112B, que ya debieron haber recibido los nueve que faltaban por llegar de Alemania, estacionaron en el aeródromo de Griñón pa-

ra participar en la Parada Aérea de Barajas y, sobre Madrid, en el Desfile de la Victoria, pasando a continuación a León desde donde, tras la puesta a punto de los aviones y con motivo de la reorganización habida en el recién creado Ejército del Aire, el 13 de julio siguiente fueron trasladados en vuelo al aeródromo de Sania Ramel (Tetuán), antes de pasar poco después al de Melilla, su sede definitiva, encuadrados en la 1ª Escuadrilla del 27 Grupo de Caza del Regimiento Mixto núm. 2, Escuadrilla que, tras la muerte del capitán García Pardo, mandaba ahora el también capitán Miguel Guerrero García, y a la que se habían incorporado, entre otros, los pilotos Rafael Calleja, Miguel Entrena Klett, Federico Garret Rueda, Esteban Ibarreche Arriaga y Alfonso Ruibal Sabio, los cuales, con sus compañeros, se dedicaron a realizar vuelos de prácticas y ambientación, a la vez que, tras los acuerdos hispanofranceses firmados por los ministros Jordana y Bernard, a recoger en el aeródromo argelino de La Senia,

los aviones Tupolev SB.2 "Katiushkas", Polikarpov I.15 "Chatos" y R-Z "Natachas" y Grumman GE-23 "Delfin", entre otros, como aparatos más significativos de los que dejaron en el mismo los pilotos republicanos al abandonar España en vuelo días antes de acabar la guerra.

Durante este tiempo, solo ocurrió un grave accidente que costó la vida al teniente Jorge Muntadas Claramunt cuando, el 15 de julio, sobrevolando el Estre-



El supuesto He-112.O V.4 D-IZMY durante las pruebas iniciales en Tabalada y estado en que quedó al sufrir el desplome en Escalona. Abajo el verdadero He-112.O V.4 D-IZMY en el aeródromo de Zürich-Dübendorf, en julio de 1937, mes en que se creyó destruido en Escalona.

la guerra terminada, el teniente García de Juan, como queriendo transmitir la noticia antes de aterrizar, dió una pasada a muy baja altura sobre el campo, hincando el avión contra el suelo. Por su parte, el avión del propio capitán García Pardo, que evolucionaba sobre el aerodromo en alegres piruetas con el teniente Muntadas Claramunt, entró en barrena y se estrelló también contra el suelo, produciéndose así dos sensibles

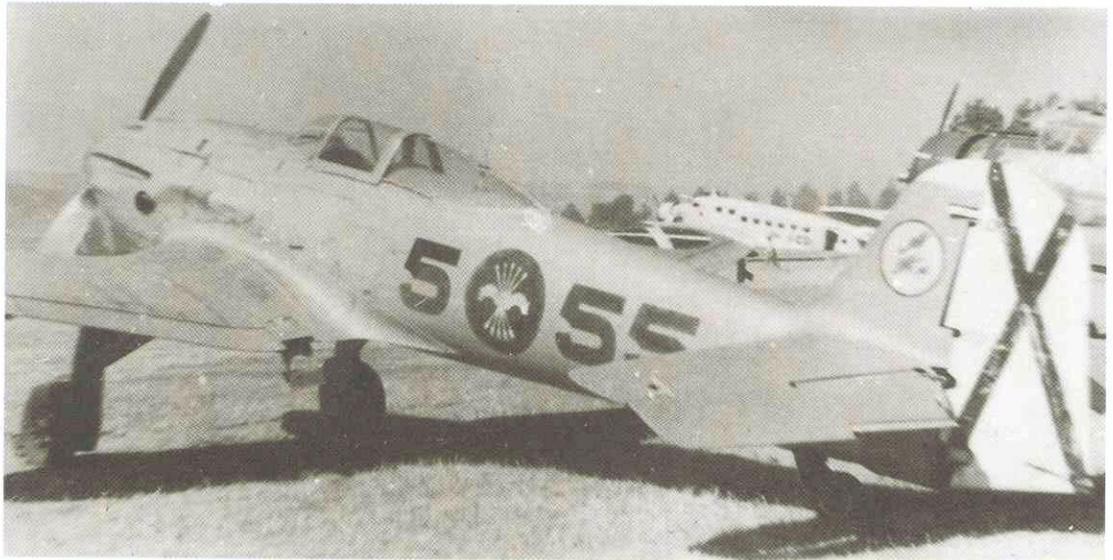
cho de Gibraltar en uno de los He-112, éste sufrió una parada de motor, lo que obligó al piloto a planear hasta las más cercanas playas de Estepona donde, al intentar aterrizar, capotó, quedando el avión con las ruedas hacia el cielo y, lo que fue peor, con la cabina bloqueada y sumergida en el agua, motivando el fallecimiento de su piloto.

Siguió un tedioso periodo de actividad casi nula debido, principalmente, a la escasez de combustible, durante el que estalló la II GM y España ocupó Tánger, obligando al mando a destacar en sus proximidades algunos He-112B para su hipotética defensa. Años después, tras el desembarco Aliado en el

Norte de África, en noviembre de 1942, el impune sobrevuelo del antiguo Protectorado Español por los aviones de la coalición, vino a modificar el pacífico "modus vivendi" de la Escuadrilla, organizándose los correspondientes servicios de vigilancia, en uno de los cuales, el He-112B núm. 5-68 tripulado por el teniente Miguel Entrena Klett, interceptó el 3 de marzo de 1943 a una formación de once Lockheed P.38 "Lightning" americanos, disparando con sus cañones al último de los aviones que, poco después, fue perdiendo altura y, planeando, alcanzó la frontera argelina y aterrizó como pudo en la margen derecha del río Muluya que, como es sabido, hace de frontera entre los actuales países norteafricanos de Marruecos y Argelia.

A partir de esta fecha y aunque al día siguiente otros 21 "Lightning" volvieron a pasar sobre Melilla en prepotente actitud, la tranquilidad siguió sobre el Protectorado, rota, de vez en cuando, por algún que otro avión aliado o del Eje que, por los motivos lógicos del momento bélico en que se vivía, aterrizaron en territorio marroquí.

Por entonces, también se produjeron cambios en la unidad, pasando el ya comandante Guerrero García a mandar el 27 Grupo de Caza, mientras que el



tán Juan José Díaz de Arcaya se hizo cargo de la 1ª Escuadrilla de He-112B.

Acabada la II Guerra Mundial con la derrota de las potencias del Eje, la falta de repuestos y, sobre todo, la fatiga del material, motivó se produjeran diversos accidentes, afortunadamente sin mayores consecuencias, lo que determinó el pase a la Maestranza de Logroño para su revisión de los aviones que, en 1945, recibieron la nueva nomenclatura militar de C.3.

Desgraciadamente, en uno de estos traslados, el 8 de septiembre de 1946 sufrió accidente el tripulado por el teniente José Luis Alvarez Villaverde al intentar aterrizar por fallos en el motor, pereciendo el piloto y quedando destrozado el avión.

Los Heinkel ya no volvieron a Melilla, cuyos pilotos, tras larga espera sin volar, hacia el verano de 1948, empezaron a recibir los primeros Hispano HA-132 (FIAT construidos en Sevilla por La Hispano).

De los He-112B que pudieron llegar a la Maestranza de Logroño, algunos fueron canibalizados para recuperar piezas de repuesto para los pocos que pudieron ser puestos en vuelo que, en su ma-

yoría fueron destinados después a la Escuela de Caza, donde continuaron produciendo accidentes, por lo que se decretó su baja en el servicio, junto a otro material procedente de la guerra de España, hacia principios de la década de los años 50, cuando se tenía prevista la llegada del material reactor estadounidense.

Pero antes, desgraciadamente, aun tuvieron tiempo de segarle la vida al capitán Vinicio Gutierrez Gil en accidente ocurrido el 15 de julio de 1952 en las proximidades de Padrejón (La Rioja), último accidente en España de un bello y robusto avión, de avanzado diseño para su época, que estuvo en servicio en la Aviación Militar española durante casi una década, pero de las más difíciles...

