

Un ejemplar de Dornier Do-217 E-4 de la misma serie que el accidentado en Espot.

Aviones alemanes caídos en el Pirineo leridano durante la II Guerra Mundial

JOSÉ PLA BLANCH

DURANTE la II Guerra Mundial fueron bastantes los casos de aeronaves, tanto aliadas como del Eje que por avería o falta de combustible, aterrizaron, o, las menos afortunadas, se estrellaron en diversos lugares del territorio español.

Baleares, Levante, y la cornisa cantábrica, por su situación de proximidad con las zonas de operaciones de las fuerzas aéreas contendientes, registraron la mayoría de estos incidentes y accidentes. Pero, curiosamente, en el Pirineo de Lérida, y en el espacio de siete meses, se sucedieron los siniestros de dos bimotores. Casual o no, menos de 20 km en línea recta separaron ambos sucesos. El primero, un Dornier Do-217 E4, durante la noche del 24 al 25 de agosto de 1943, impactó contra una cresta rocosa a 2.700 m de altitud en el término municipal de Espot. El segundo, un Junkers Ju-88, también de noche, y también entre un 24 y 25, pero de marzo de 1944, cayó en una ladera herbosa a 2.100 m de altitud, cerca del pequeño pueblo de Enviny, el cual, al igual que el anterior, en aquella época pertenecía al partido judicial de Sort.

Ambos sucesos, por motivos que más adelante se tratarán, no fueron divulgados por los escasos y controlados medios de información de la época, surgiendo, entre los habitantes de la zona la lógica rumorología aderezada con cierto halo misterioso.

Misterio que, en el caso del Dornier Do-217, sería desvelado, 44 años después, por el autor del presente trabajo tras pacientes investigación, durante varios años, completando y cruzando los datos existentes en archivos militares de España y Alemania.

En cuanto al Junkers Ju-88, a pesar de las indagaciones efectuadas, todavía son bastantes los interrogantes sin respuesta (y que muy probablemente ya nunca la tendrán), evidenciando que en aquella época, a pesar de las estrechas relaciones existentes entre

España y Alemania, el intercambio de informaciones sobre accidentes aéreos no era lo fluido que cabía suponer.

EL DORNIER DO-217 DE ESPOT

En un paraje agreste y bellísimo, dentro de los límites del Parque Na-



Valle de Peguera (Espot). La flecha indica el lugar en donde impactó el Do-217, y la dificultad de acceso dado lo difícil del terreno. En una península, en el centro del lago inferior, se encuentra el refugio de montaña citado en el escrito.

cional de Aigües Tortes y Estany de Sant Maurici, dominante sobre el Estany Negre se levanta, airosa y recordada, la llamada «Cresta de l'Avió», topónimo nacido a consecuencia del suceso, y lugar, hasta hace algunos años, solamente frecuentado por montañeros, pescadores y excursionistas. Por ello las únicas referencias escritas del suceso hay que buscarlas en guías de montaña de los años 1946, 1961 ó 1977 en las que al citar la cresta, se añade escuetamente: «... por haberse estrellado un aparato alemán en 1943».

A finales de junio de 1966, más por curiosidad juvenil que por inquietud científica, el autor (entonces completamente lego en conocimientos históricos-aeronáuticos), ascendió, por primera vez, al lugar del accidente. A pesar de que por la altura y la orientación Norte, la zona todavía estaba cubierta de nieve en buena parte, no fue difícil encontrar en una reducida superficie libre de ella, fragmentos de gruesos cristales, una plaquita con una inscripción en alemán («Vorsicht ! Ventilator !. Nur bei Stillstand offnen»), varios fragmentos de cinta de ametralladora y la vaina de un proyectil de 13 mm. Evidentemente se trataba de un avión militar. Satisfecha la curiosidad, y con los trofeos en la mochila, regresaría a casa.

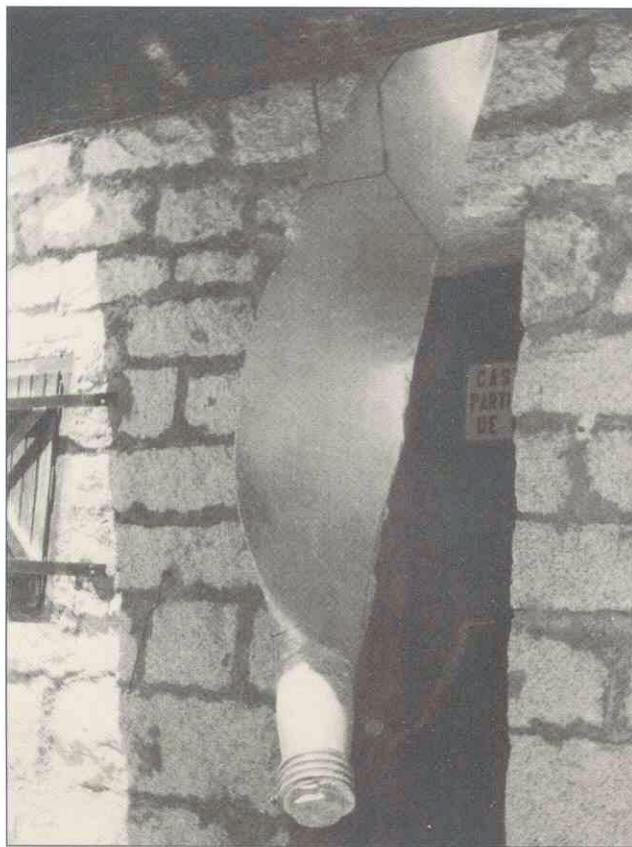
Hasta el año 1984 no surgió la idea de investigar los motivos del suceso y tratar de desvelar el misterio.

La inesperada descortesía del Ayuntamiento de Espot, resultó determinante para tomar la investigación como un reto personal. Una carta solicitando datos o el nombre de algún vecino conocedor del tema, fue despachada con un escueto oficio firmado por el alcalde: «Se ha solicitado información sobre el avión que se estrelló en 1943 sin que se nos hayan dado respuestas concretas. En lo que respecta a los archivos de este ayuntamiento, no existe nada referente al tema». Era una forma de darle carpetazo, pues, en el pueblo, de unos 300 habitantes, cualquier persona de edad recuerda perfectamente el suceso; bastantes de sus vecinos tomaron parte en los trabajos de recuperación de los restos del aparato.

Las gestiones en los juzgados de Sort y Tremo resultaron negativas así como también ante la Guardia Civil de Esterri d'Aneu, Sector Aéreo de Zaragoza, y Embajada de Alemania en Madrid.

Desautorizando la versión oficial municipal, por informaciones de vecinos de Espot se sabía que buena parte de los motores y otras piezas pesadas y voluminosas todavía se encontraban en la montaña. Por lo tanto era preciso efectuar una nueva ascensión al lugar, a fin de tratar de encontrar, entre

los restos, respuesta a los muchos interrogantes existentes. Ello tuvo lugar en octubre del mismo año. A pesar de la dificultad añadida por una inesperada nevada caída la víspera, se pudo localizar lo que quedaba de uno de los motores y otras piezas que, por su



Do-217. Pala de una de las hélices.

volumen, la nieve no había conseguido ocultar.

Teniendo presente que la empresa Construcciones Aeronáuticas, S.A. había fabricado, en su tiempo, las versiones españolas del Me-109, He-111 y Ju-52, le fueron remitidas fotografías del motor con el fin de recabar la opinión de sus técnicos. Un detallado escrito del Dr. Ingeniero Aeronáutico de la factoría de Sevilla, D. José Vento Jiménez-Carlés, aportaba el primer avance en la investigación, y un buen olfato profesional: El motor era un BMW de doble estrella, refrigerado por aire, y si bien en las fotos no se podía apreciar si de 14 o 18 cilindros, correspondería a un bimotor Dornier Do-217 o a un Junkers Ju-88. La propia firma BMW, desde Munich, confirmaría la paternidad del motor el cual era del modelo 801 de 14 cilindros.

La consulta de la prensa leridana de la época no aportó ninguna noticia, pero sí dio origen a un capítulo más bien chusco. Aprovechando los

datos facilitados durante la estancia en la redacción del periódico «La Mañana» se fabricaría una noticia, publicada en primera página y titulado: «Encuentran restos de un avión nazi caído en Espot», motivando que una visita a la población, prevista para dentro de pocos días, tuviera que efectuarse casi de incógnito, a fin de que el «descubridor» de los restos no fuera corrido a gorrazos por los habitantes del lugar.

Una nueva ascensión a la montaña, en agosto de 1985, permitió localizar el otro motor, —bastante más entero que el primero—, engranajes de las hélices, cargadores de ametralladora MG 15, gruesos muelles, y abundancia de hierros retorcidos, así como lo que sería parte del blindaje de un puesto de ametrallador. Junto a la pared rocosa, fragmentos de metal fundido daban testimonio del incendio que siguió al impacto. En el refugio de montaña del Estany Tort de Peguera, (2.320 m), contiguo al Estany Negre, el guarda del mismo conservaba parte de una ametralladora MG 131. En otra edificación cercana, propiedad de la empresa Hidroeléctrica de Catalunya S.A., se encuentra, colgada

bajo el porche de entrada, una pala metálica de una de las hélices, de unos 180 cm de longitud.

Con los datos y fotografías obtenidas se intensificaron las gestiones en diversos organismos, tanto nacionales como extranjeros.

Parte de la solución al caso se encontró en Madrid, en el Cuartel Gene-



Do-217. Engranajes entre el motor y las palas de la hélice.

ral del Ejército del Aire. Según datos facilitados por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Museo del Aire y Archivo General e Histórico del Aire,

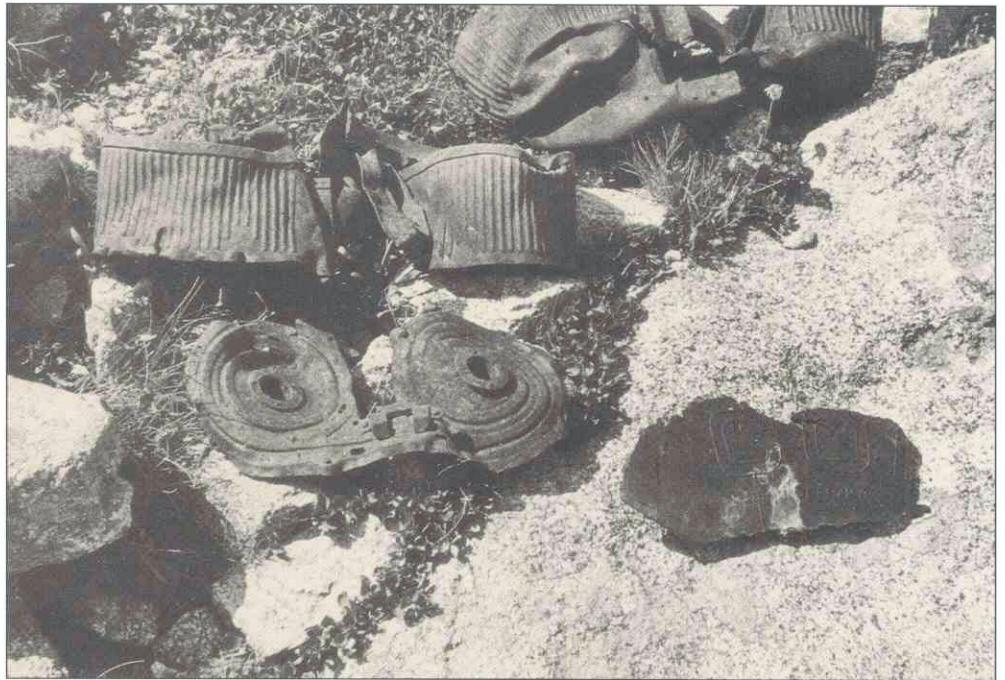
el aparato era un Dornier Do-217 E-4, nº de fábrica 4213. Los restos fueron hallados el día 5 de septiembre de 1943, durante una excursión por la zona por el entonces alcalde de Espot, Antonio Castellarnau, al que acompañaba el vecino de Barcelona, Jaime Dora.

Tras las comunicaciones de rigor, el día 7, el alcalde volvió a repetir la larga ascensión hasta el lugar del suceso acompañado por el cabo Comandante de Puesto de la Guardia Civil de



Do-217. Gruesa chapa del blindaje y el otro engranaje motor-hélice.

Esterri d'Aneu, Andrés Molina Romera, y de los guardias, Aniano Jiménez Gracia, y Medardo García López. Los restos del avión aparecieron esparcidos por una amplia extensión de terreno. Tras un minucioso reconocimiento se llegó a la conclusión de que la tripulación ya no se encontraba en el aparato al producirse el impacto con la cresta. La fecha del accidente fue establecida entre el 1 o el 2 de septiembre, en base a las declaraciones de los trabajadores que construían un refugio de montaña del Estany Tort de Peguera los cuales manifestaron que, de madrugada, mientras dormían en el interior del mismo, les despertaron unas detonaciones. Asomados al exterior, vieron unos fuegos en la zona de caída del avión, suponiendo se trataría de unos cazadores que habrían disparado sus armas y que encendían fuegos para calentarse durante la noche. Así se hizo constar en el informe emitido por la Benemérita, si bien la perspicacia de los guardias no impidió que, particularmente, mostraran su escepticismo sobre la verosimilitud de tales declaraciones, pues no veían claro que pudiera confundirse, en la



Cargadores de ametralladora y un trozo de neumático del Do-217.

quietud de la noche, el tremendo impacto e incendio de una aeronave de considerable tamaño y peso, con disparos de escopeta, así como el que los supuestos cazadores pudieran encender fuego en una zona rocosa y totalmente carente de leña. Al parecer, dichos operarios intentaron justificar con tales argumentos, el no haber dado parte del suceso en su día, pero como no fue hallado rastro de la tripulación, la cosa no pasaría a mayores.

Conocido el modelo de avión, quedaba por averiguar las causas que lo

llegó al conocimiento de que el Dornier Do-217 E-4, nº de fábrica 4213, matrícula U5 + FV, pertenecía a la 11 Escuadrilla del IV/KG 2, con base en Villaroche (alrededores de París). Durante la noche del 24 al 25 de agosto de 1943, en el curso de un vuelo de instrucción de largo recorrido, un fallo en el instrumental de abordaje les hizo perder la orientación. Ante la imposibilidad de localizar o comunicar con un aeródromo, y próximo a terminarse el combustible, la tripulación se vio en la necesidad de abandonar el aparato,



Do-217. Parte de uno de los motores y tren de aterrizaje.

llevaron a caer en el Pirineo leridano. Con los nuevos datos se redoblaron las gestiones en Alemania, y, en 1986, entre la Biblioteca Central de la Bundeswehr de Düsseldorf, y el investigador Ulf Balke, colaborador del Bundesarchiv-Militärarchiv de Friburgo, se

saltando en paracaídas en las inmediaciones de la localidad francesa de Bidarray, al SE. de Bayona. De los cuatro tripulantes, tres llegaron al suelo sin novedad, pero el operador de radio sargento Alfred Gindler, falleció al no abrirse su paracaídas. Tenía 25

años. Fue enterrado en el cementerio de St. Etienne en Bayona, sepultura nº 156. El vuelo se inició a las 23,35 horas del día 24, abandonando la aeronave a las 02,00 horas del día 25. Desde aquel momento, hasta estrellarse contra la montaña, el avión recorrió cerca de 200 km cruzando longitudinalmente la cordillera pirenaica.

El asunto básicamente estaba resuelto, pero todavía faltaba encontrar el expediente del informe oficial con las fotografías de los restos tal como fueron hallados. A pesar de la búsqueda por parte del personal del Archivo General e Histórico del Aire, en Villaviciosa de Odón, éste no aparecía por ninguna parte. Pero la perseverancia daría sus frutos, cuatro años más tarde, al ser localizado en Zaragoza, en los archivos del... Cuartel General del Mando Aéreo de Transporte (MATRA), merced a la especial ayuda del Jefe del mismo.

En dicho expediente, figura además el acta judicial de la inspección ocular, efectuada el día 17 de septiembre de 1943. En la misma se hace constar que los planos se encontraron a unos 300 m del lugar del impacto con la montaña, las ruedas a 350 m, uno de los motores a 400 m y el otro a 250. En un radio de unos 200 metros cuadrados había cables de la instalación de radio, botellas de oxígeno, botiquín de cura, ametralladoras destrozadas, munición marca OMW 13 d-41, indicadores, altímetro, brújula, aceite, etc. En el informe oficial, redactado por un capitán ingeniero aeronáutico se cita que los restos del avión estaban esparcidos por una superficie de unos 100 x 80 metros, —apreciación más exacta que la del Sr. Juez—, con los motores destrozados y los cilindros separados del carter y a gran distan-



Junkers Ju-88 A4. La foto corresponde a uno de los ejemplares internados en España durante la II GM y que pasaron a prestar servicio en el Ejército del Aire.

cia unos de otros. Se enumeran media docena de razones por las que no era aconsejable la recuperación de la chatarra debido a las grandes dificultades de acceso al lugar. A pesar de ello, buena parte de la misma fue recuperada por los habitantes del pueblo que encontraron en ello una eventual fuente de ingresos, ya que en aquella época el turismo de montaña todavía era muy incipiente.

El misterio de aquel avión había dejado de serlo, y de paso los archivos históricos del Ejército del Aire español y de la Luftwaffe había podido completar sendos expedientes que todavía estaban a medias, pues mientras aquí se tenían los datos desde su hallazgo, en Alemania todavía se desconocía la suerte del mismo a partir del momento en que fue abandonado por la tripulación.



Montaña de Enviny. La flecha indica el lugar de caída del aparato Ju-88.

EL JUNKERS JU-88 DE ENVINY

En la noche del 24 al 25 de marzo de 1944 los habitantes de varios pequeños pueblos de montaña del N. de la provincia de Lérida se despertaron sobresaltados por el ruido de los motores de un avión volando más bajo de lo normal, en dirección de NE. a SO. Algunas versiones indican que el aparato iba ardiendo, mientras otras apuntan a que estaba lanzando bengalas como si tratara de iluminar el terreno para intentar un aterrizaje forzoso.

Al día siguiente, el pastor José Negré Vidal, de Casa Galtá del pueblecito de Sauri, localizó los restos del avión esparcidos por la ladera herbosa próxima a la fuente de Cebristá, a unos 2.100 m de altitud, siendo el pueblo más cercano el de Enviny (partido judicial de Sort), situado a 1.154 m de altitud, y, en aquella época, con medio millar de habitantes.

Al chocar contra el suelo el aparato se partió, separándose la cola y los motores. El fuselaje resultó quemado, no así los planos. Fue encontrado el cuerpo de un único tripulante, sumamente mutilado y desfigurado, el cual no pudo ser identificado. Recogido por los vecinos de Enviny, Ramón Aytés Pla, y Luis Pla Duat, este último se fijó, como único detalle característico, en restos de cabello pelirrojo en la nuca.

En la tarde del día 28 de marzo, fue enterrado en el cementerio de Enviny, en un nicho particular cedido por Ramón Aytés, haciéndose constar en el Libro de Defunciones del Registro Civil (1) como: «Un cadáver hallado en un aparato Junker nº 967 de nacionalidad alemana». Años después, el día 1 de julio de 1982, el «Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V.» —organismo encargado de los cementerios militares alemanes—, trasladaría los restos del tripulante al Cementerio Militar Alemán existente en Cuacos de Yuste (Cáceres), en donde reposa



Montaña de Enviny. Esta calva en la ladera herbosa constituye el único vestigio del accidente del Ju-88.

como desconocido (hilera 7, sepultura 137).

De acuerdo con una disposición de la Presencia del Gobierno, de fecha 11-01-1943, dictando las normas a seguir en los casos de accidentes o aterrizajes de aviones militares extranjeros, la Guardia Civil estableció, tan pronto como tuvo noticias del suceso, un servicio de vigilancia para impedir el acceso de curiosos y la sustracción de elementos del aparato. A pesar de ello, pocos días después, el 1 de abril, dos jóvenes de La Pobla de Seguir, –Salvador Solé y Pedro Gasia Rafel–, tras recorrer en bicicleta los casi 35 km de mala carretera hasta Enviny, con fuerte subida en la parte final, y luego desde allí a pie durante dos horas y media, consiguieron llegar junto a los restos del aparato. Enterados, al pasar por el pueblo, de la prohibición de acercarse al lugar del accidente, se las ingeniaron para burlar la vigilancia, dando un rodeo reptando. Ya en el lugar, tuvieron tiempo suficiente para obtener algunas foto-



1-4-1944. Salvador Solé posa ante los restos del Ju-88. La mala calidad de la imagen queda compensada por el valor documental de la misma, al tratarse de una de las pocas fotografías obtenidas al margen del informe oficial.

grafías del avión antes de que los guardias, situados en una caña a menor cota, les descubrieran y efectuaran algunos disparos de advertencia, a los que siguió, más tarde, una fuerte reprimenda por haberse saltado a la torera lo ordenado. Les hicieron desprenderse de algunos objetos recogidos, pero nadie reparó en

la cámara fotográfica que llevaban dentro del zurrón, merced a la cual, y a pesar de su deficiente calidad, es posible disponer de unas imágenes únicas e inéditas, altamente interesantes, al margen de las existentes en el informe oficial.

Pocos días después, por parte del Ejército del Aire, Sector Aéreo de Ca-

Junkers Ju-88 A1 (3). Por haberse incendiado no fue posible conocer la matrícula, unidad a la que pertenecía, ni la identidad del tripulante. Pero en la deriva de cola era perfectamente visible el número de fábrica (Werknr.0967). Los dos motores –Jumo 211– se encontraban a unos 50 m del fuselaje, con las hélices, –de palas de madera–, rotas, pero con los bujes en buen estado.

En lo referente al armamento, se recogieron, esparcidas por los alrededores, 4 bombas de 50 kg, 105 bombas incendiarias, y 232 rompedoras-incendiarias. También se encontraron 2 lanza-bombas de plano para bombas de unos 1.000 kg y otros en plano para 50 kg así como dos ametralladoras, una del calibre 7,92 mm y otra del 12,70 mm (4), con los cañones doblados.

Un bote de salvamento fue hallado a unos 100 m monte abajo con la radio abollada. También se recogieron diversos aparatos eléctricos y de precisión que se encontraban en buen estado y que, a pesar de la antigüedad del avión, no habían sido vistos en otros Ju-88 recuperados anteriormente.

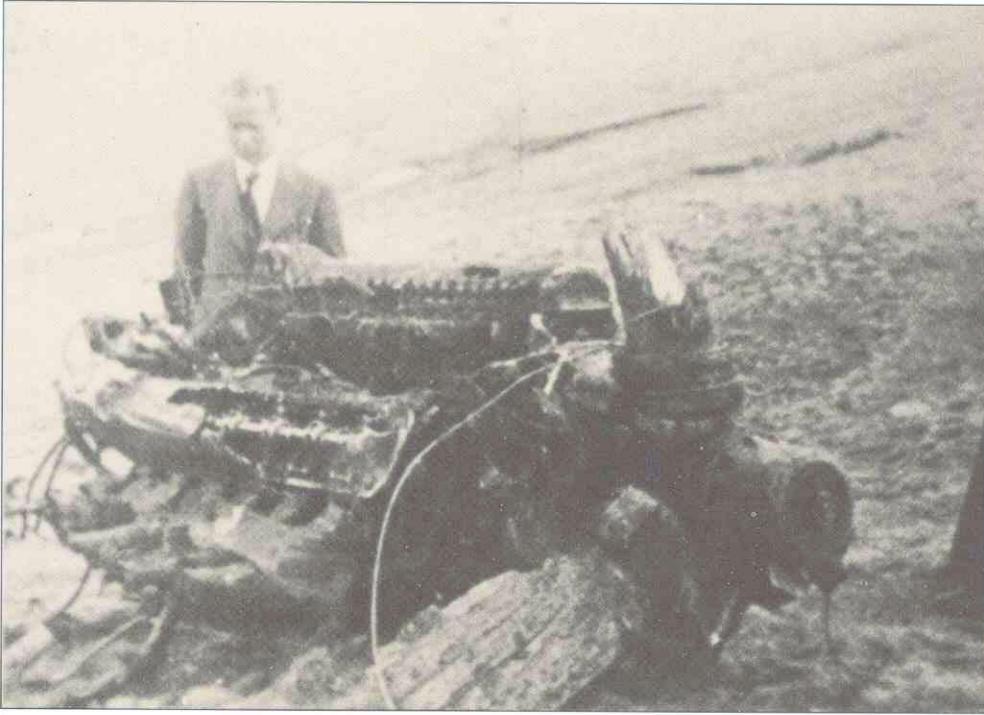


1-4-1944. Pedro Gasia ante la cola del Ju-88. Foto obtenida por su compañero Salvador Solé, tras burlar la vigilancia de la Guardia Civil.

taluña, se redactó el informe oficial, –localizado también en Zaragoza, al igual que el anterior, en los archivos del Mando Aéreo de Transporte– (2). Según los datos contenidos en el mismo, el aparato era un

El informe, después de un detallado estudio del coste de la recogida y transporte de los restos hasta Balaguer, –en aquella época, la estación de ferrocarril más cercana, estaba situado a unos 120 km de distancia–, termina desaconsejando su recuperación por resultar antieconómicos, salvo algunos elementos de interés para repuestos.

A diferencia del Do-217 de Espot, actualmente en el lugar del suceso no queda ningún resto visible del aparato. Solo una pequeña calva en la lade-



Ju-88 de Enviny. Motor Jumo 211. Obsérvese el astillado de las palas de madera de la hélice.

ra herbosa todavía testimonio el punto del impacto contra el suelo.

A pesar de que, desde el año 1990 se está investigando en archivos militares de Alemania, hasta el presente no se ha podido averiguar ningún dato que permita conocer las causas del suceso. La que parecía ser una buena pista a seguir, —el número de fábrica—, de momento, tampoco ha aportado ninguna luz tras revisar las listas de pérdidas de unidades que tenían asignados aparatos del mismo modelo y serie. Por otra parte, a causa de los avatares de la II G.M., no todas las documentaciones están completas.

¿Qué circunstancias llevaron al Ju-88 a caer en territorio español? ¿Ataque enemigo o avería? La tripulación de un Ju-88 estaba formada normalmente por cuatro aviadores, y sólo se encontró el cadáver de uno de ellos, ¿saltarían los otros en paracaídas mientras todavía sobrevolaban territorio francés? ¿Estaría herido el único tripulante que había en el aparato? Si son ciertos los testimonios y opiniones recogidas, ¿qué razones le impulsarían a lanzar bengalas para llamar la atención, o iluminar el terreno para intentar un imposible aterrizaje de emergencia en una zona montañosa desconocida y con el avión cargado de bombas? El que éstas no estallaran y quedaran desparramadas por los alrededores, además del reducido armamento defensivo (2 ametralladoras), abonan la teoría de que el aparato, posiblemente, estuviera dedicado a misiones rutinarias de transporte.

Lo más probable es que estos interrogantes, que todavía se formulan quienes fueron testigos directos del suceso, no puedan ser nunca aclarados, ni tampoco, —a pesar de las últimas gestiones en Hermandades de Veteranos de la Luftwaffe—, se llegue a conocer la identidad del tripulante cuyos restos reposan entre los olivos del cuidado cementerio extremeño bajo una cruz de granito con la inscripción: «Ein unbekannter Deutscher Soldat» (Un Soldado alemán desconocido).■



Cementerio Militar Alemán, en Cuacos de Yuste (Cáceres). El círculo señala la sepultura del tripulante del Ju-88 caído en Enviny.

Notas

1. Conseguir una fotocopia de la inscripción requirió una espera de dos años. El responsable del Juzgado de Paz de Sort despachó la solicitud contestando que no había «antecedentes». Ante la insistencia, pues en el Registro Parroquial sí había constancia, el funcionario se ratificó telefónicamente: «¡Ya le dije que no hay nada!». Al cabo de un tiempo, el Ayuntamiento de Sort se hacía cargo del Registro. Nueva gestión, esta vez personal, y, en la fecha indicada, allí estaba la inscripción. (Tomo 9, folio 113). No aportaba nada nuevo, salvo el evidenciar que, tiempo atrás, alguien había malgastado más tiempo, y medios, en negar que... en comprobar.

2. La localización de los dos expedientes en el MATRA de Zaragoza, además de la natural alegría por el hallazgo de unos documentos que ya se daban por perdidos, también evidencia que, a pesar de la existencia del Archivo General e Histórico del Aire, y de los desvelos de sus responsables, es posible que mucha documentación de valor histórico todavía pueda encontrarse dispersa por dependencias y unidades, sin medios para su definitivo traslado al AGHA, y expuesta a sufrir pérdidas y deterioros por desconocimiento de su auténtico valor. Todo ello a causa de unos presupuestos y plantillas a todas luces insuficientes.

3. Según opiniones recientes de veteranos de la Luftwaffe, antiguos pilotos de aparatos Ju-88, podría tratarse de un Ju-88 A4 dotado de motores Jumo 211J de 1.340 hp, con hélices de palas de madera. Las del Ju-88 A-1 eran metálicas.

4. Los modelos de ametralladoras instaladas en los aviones de la Luftwaffe eran de calibre 7,92 mm (MG 15, MG 17, y MG 81), o 13 mm (MG 131). La mención del 12,70 en el informe, es posible que resulte errónea. Hace unos pocos años, y al igual que en el de Spot, el autor recogió en el mismo lugar del suceso, un proyectil, esta vez completo, del calibre 13 mm.