

Notas sobre el 13 Regimiento y los JU 88

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro de número del I.H.C.A.



Conocido es el hecho de que, allá por los años cuarenta, nuestro Ejército del Aire adquirió diez ejemplares del bombardero germano Junkers Ju 88A-4 con el supuesto fin de que constituyesen la dotación de material de una escuadrilla de esta especialidad que, formada por voluntarios, habría de luchar en el frente ruso, pero cuya organización al final no pasó del grado de tentativa.

En cambio, no resulta tan sabido, o al menos nada se ha publicado con detalle al respecto, que con anterioridad a que esos aviones llegasen a España ya había aquí algunos ejemplares de este modelo. Se trataba de aquellos que, con diversa fortuna, hubieron de aterrizar en nuestro suelo a causa, generalmente, de las averías sufridas en combate frente a los aliados.

Pero la verdad es que muy poco se ha escrito en nuestra Patria sobre todos ellos. Por lo cual, hoy queremos profundizar algo más en su historia y en la de la unidad de nuestro Ejército del Aire que a la postre los tuvo en sus filas, aportando algunos datos que esperamos sean de interés para los interesados en el tema.

EL 13 REGIMIENTO DE BOMBARDEO

Finalizada la contienda civil, entre el material que se había recuperado del bando republicano figuraban unos cuantos bombarderos rusos Tupolev SB «Katiuska» (o SB-2-M100, como también eran conocidos en su país de origen), de los que el 23 de mayo de 1938 cuatro ejemplares se hallaban ya en poder de la Aviación Nacional (tres en el Parque Regional Sur y uno en el Parque Regional de Levante), uno de los cuales estaba en vuelo —y ya había sido matriculado como 20W-1—

y los otros en estado irreparable (por lo que fueron despiezados para servir como fuente de repuestos).

En el pueblo de Villalgordo del Júcar, Albacete, las tropas vencedoras encontraron tres «Katiuska» sin motores y cuyas labores de reparación habían quedado interrumpidas por el colapso final de la República. En el pueblo catalán de Tortellá se recuperó otro ejemplar, sin motores ni planos, así como 6 motores embalados y en perfecto estado, mientras que en Oix y Tarradell aparecieron 9 planos, al menos. Por otro lado, en Barajas se entregaron trece aviones en vuelo, que suponemos eran los mismos que aquellos a los que hacía referencia el 9 de septiembre de 1939 el entonces Director General de Material, cuando ordenaba por escrito al jefe del Parque Regional Sur que aplicase las matrículas 20W-2 a 20W-14 a los trece «Katiuska» que en el mismo se hallaban aparcados, especificando que reservase la matrícula 20W-15 para el ejemplar existente en Tetuán, que debía de ser uno de los tres que parece ser que fueron recuperados en Orán.

Puesto que sabemos que los aparatos que se logró poner en vuelo fueron dieciocho, imaginamos que con los de Villalgordo del Júcar y Tortellá y con los motores encontrados en este pueblo y los planos de Oix y Tarradell se logró reparar y montar otros tres, es decir, los 20W-16 a 20W-18.

Sea como fuere, el hecho cierto es que en el mes de junio de 1939, según la Instrucción General n.º 12, de ese mes, se ordenó la organización de una Escuadra Estratégica de Bombardeo con este material, la cual recibió la denominación de 13 Escuadra, con los Grupos 16 y 17, el 1 de septiembre siguiente. El primer jefe de la Escuadra fue el comandante Rafael Llorente Solá (que en marzo de 1940 fue sustituido

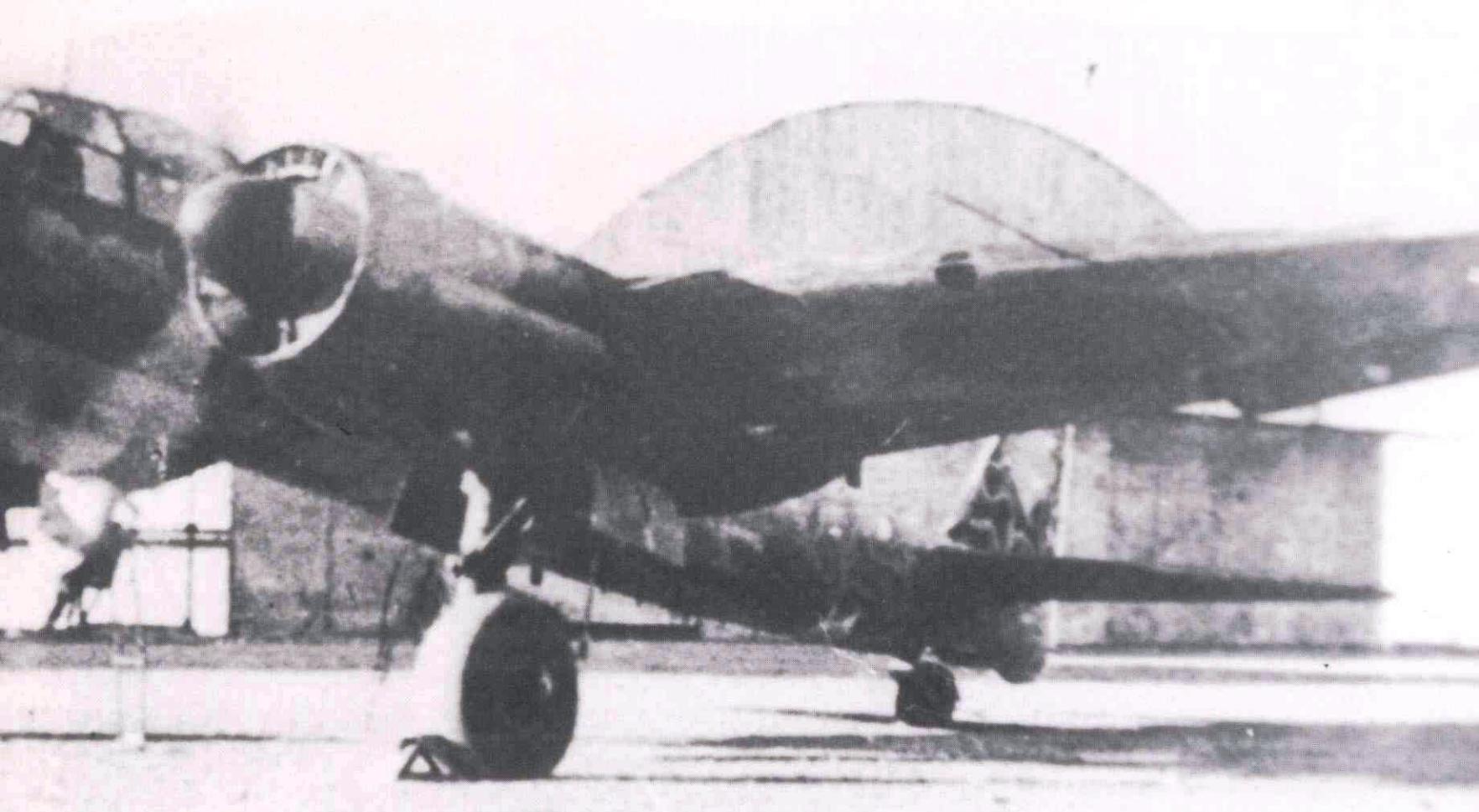
por el comandante Román Rodríguez Arango), siendo los de los Grupos el capitán Luis Romero Girón y el comandante Joaquín Pérez y Martínez Victoria, respectivamente, y su base el antiguo aeródromo republicano de Los Llanos, Albacete.

Poco tiempo después, concretamente el 29 de febrero de 1940, cuando se llevó a cabo una reorganización de las unidades de vuelo del Ejército del Aire, que estuvo en vigor hasta 1952, la Escuadra pasó a denominarse 13 Regimiento.

Los «Katiuska», tan aerodinámicamente esbeltos como defectuosamente contruidos, dieron más problemas que satisfacciones: sus averías eran continuas, y la escasez de repuestos y el hecho de que su entretenimiento y mantenimiento fuese un constante quebradero de cabeza, como afirmaba en un informe el teniente coronel José Luis Servet, a la sazón Jefe de Estudios y Experiencias, el 15 de diciembre de 1942 («por no ser idénticos entre sí sus elementos, no pueden ser intercambiables, y no puede, por tanto, recurrirse al desguace de unos aviones para reparar los otros»). Así que, poco a poco, fueron causando baja de la siguiente forma:

1 en mayo de 1941, 1 en diciembre de 1941, 1 en diciembre de 1942, 5 en marzo de 1943, 3 en abril de 1943, 1 en mayo de 1943 y 6 en julio de 1945; así es que ninguno llegó a lucir sobre la deriva la nueva denominación B.5 que para este modelo había sido reservada.

En cuanto a su actividad, ésta debió



Otro de los internados fue este ejemplar, en el que todavía se puede apreciar que debajo de la carlinga mantiene el emblema de su antigua unidad germana. Igualmente, en el intradós del ala izquierda se puede ver la escarapela nacional, próxima al motor, en una posición que no fue la habitual. (Archivo Juan Arráez).

ser más bien escasa. Baste como ejemplo citar que, de los seis que más duraron (los 20W-1, 2, 4, 6, 7 y 11, que fueron dados de baja el 21 de julio de 1945), el que más voló fue el 20W-1, con un total de 162 horas y 8 minutos.

Veamos ahora algunos detalles curiosos acerca de algunos de estos aviones, que resumimos en la tabla siguiente :

TABLA 1

Matrícula E. del A.	Matrícula FARE
20W-1	1 blanco en deriva
20W-2	3 blanco en deriva
20W-3	31 blanco en deriva
20W-4	32 blanco en deriva
20W-5	33 blanco en deriva (BK-66)
20W-6	36 blanco en deriva
20W-7	37 blanco en deriva
20W-8	46 blanco en deriva (BK-69)
20W-9	47 blanco en deriva
20W-10	48 blanco en deriva (BK-67)
20W-11	51 blanco en deriva (BK-71)
20W-12	52 blanco en deriva (BK-76)
20W-13	53 blanco en deriva
20W-14	60 blanco en deriva

Por su parte, el 20W-16 resultó destruido en accidente en Aldea de Pardales, Albacete, el 12 de abril de 1943, muriendo el comandante Juan Castro Carrasco, que fue el único tripulante de «Katiuska» que, a pesar de los numerosos incidentes y accidentes sufridos, falleció en acto de servicio en este material.

COMIENZAN A LLEGAR LOS JU 88

Mientras que el 13 Regimiento iba sobreviviendo, más mal que bien, con sus «Katiuska» (con los que coexistió, en calidad de agregado y para que los tripulantes tuviesen algo en que volar, durante algún tiempo un Caproni Ca 310 —el matriculado 18-13, antiguo MM21651 en Italia—, que finalmente resultó destruido en accidente ocurrido en Los Llanos el 27 de julio de 1944), los avatares de la Segunda Guerra Mundial, y especialmente la lucha en el Mediterráneo, hicieron posible que los primeros Ju 88 con escarapelas de la Luftwaffe llegasen a suelo español, y más concretamente al de nuestras costas levantinas, baleares y africanas.

El primer ejemplar del que tenemos conocimiento aterrizó en Playa Hípica, Mar Chica, Melilla, el 11 de octubre de 1942, sufriendo en el trance grandes averías en motores, hélices y parte

inferior del fuselaje. Se trataba de un Ju 88D-1 (**WerkNummer 430.319, indicativo F6+KK**) perteneciente al 2.(F)/Aufklärungsgruppe 122, es decir, al segundo escuadrón del Grupo de Reconocimiento Lejano n.º 122. Trasladado a la Maestranza de Albacete, se encontraba en la misma el 3 de marzo de 1944, a donde se había ordenado su traslado el 11 de mayo de 1943.

Pocos días después, el 27 del mismo mes, un Ju 88D-5 Trop (**WerkNummer 430.202 e indicativo 5M+J**) de la Wekusta 26, unidad de reconocimiento meteorológico con base en Francia, tomaba tierra en Son San Juan. En marzo de 1945 se hallaba en vuelo en Albacete.

El 8 de noviembre le tocó el turno a un Ju 88D-1 Trop (**WerkNummer 430.140 e indicativo F6+MH**) del 1.(F)/Aufklärungsgruppe 122, que a las 7,40 horas aterrizó en San Javier, sin sufrir daños, por falta de combustible. Los cuatro tripulantes quedaron internados en Murcia y el avión fue trasladado a Albacete.

Menos suerte corrió el siguiente ejemplar, ya que el 13 de diciembre cayó al mar, hundiéndose, en la bahía de Rosas, Gerona, a la altura del pueblo de La Escala, a las 16,30 horas, salvándose sus tripulantes: oblt. Günther Hassold, feldwebel Wilhelm Hausmanns, uffz Conrad Oberhauser y uffz Hans Krausel.

Igual le sucedió el 27 del mismo mes

a otro Ju 88. A las 6,45 horas caía al mar, en las proximidades de Punta Amer, cerca de Son Servera, en la playa de Sa Coma. Pudieron recuperarse, con la ayuda del remolcador de la Armada RA-1 y con grúas del puerto de Palma, los motores y parte de las alas y del fuselaje, que fueron trasladados a Albacete. Sus tripulantes eran el feldwebel Friedrich Mosbach (piloto), el felwebel Gerhard Teuber (radio), el feldwebel Hermann Schenker (mecánico) y el uffz Lothar Blech (observador), que fueron rescatados sin novedad y repatriados el 6 de enero, en vuelo de Iberia. Procedían de Sicilia y habían bombardeado Argel; de regreso a su base, con rumbo a Marsella, se averió uno de los motores.

Ya en 1943, el día 22 de febrero la mar arrojó a la costa del cabo de Palos restos de un Ju 88 y dos cadáveres, y el 24 de marzo llegaba a La Albericia un caza nocturno Ju 88C-6 (**WerkNummer 360.364 e indicativo F8+HY**) del 14./KG40, con problemas en los motores y dos muertos a bordo (el gefreiter Florian Stabentheimer, observador, y el feldwebel Max Tabersthofner, radio), como consecuencia de su encuentro con un Handley Page «Halifax» de la RAF en el Atlántico.

En abril, el día 2, en Son San Juan tomaba tierra sin novedad otro ejemplar de este modelo, posiblemente el Ju 88A-4 Trop con **WerkNummer 822.583 e indicativo 1H+FR** del 7./KG26. Y cinco días después hacía lo propio en el mismo aeródromo el Ju 88A-14 (**WerkNummer 44.574, 1H+AS**) del 8./KG26, por problemas con la magneto del motor izquierdo.

De Cerdeña había partido otro Ju 88D-1 (**WerkNummer 430.842, F6+NH**), del 1./Aufklärungsgruppe 122, el 19 de abril, en una misión de reco-

La playa de San Salvador, en Vendrell, fue escenario el 20 de mayo de la toma de emergencia, en la que resultarían destrozadas las hélices y

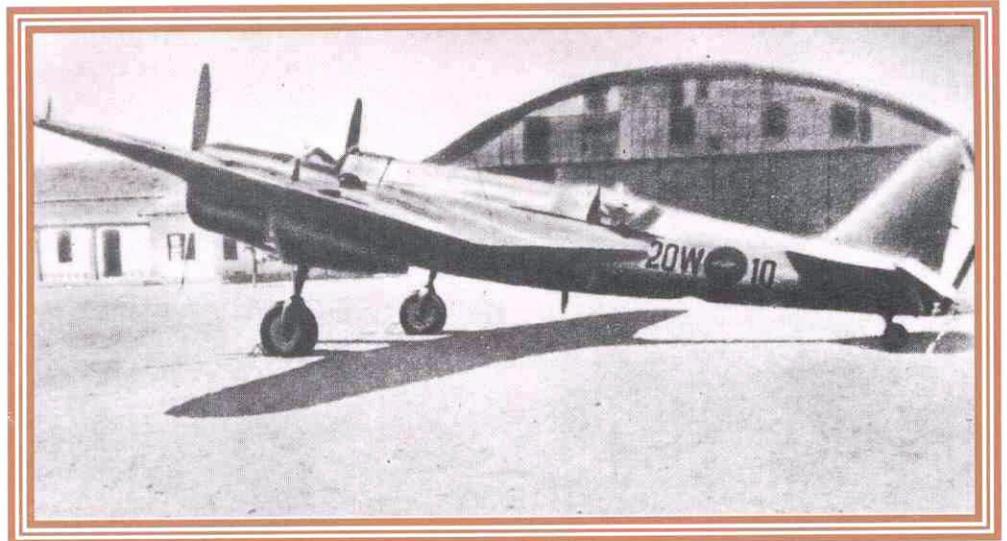


Foto-1: Aquí vemos al Katiuska que en las FARE había tenido la matrícula BK-67, en su base de Los Llanos, ya con la matrícula 20W-10 de posguerra. (Foto: archivo del autor).

nocimiento del Norte de Africa, cuando de vuelta a su base y por escasez de combustible se dirigió a Alcudia para tomar en su campo, pero las nubes bajas se lo impidieron y, finalmente, hubo de meterse a la desesperada en un campo segado de Muro, Mallorca, a las 16,45 horas, resultando destrozados el tren de aterrizaje y las hélices. Sus tripulantes, uff Egon Paul (observador), uff Fritz Riedel (piloto), uff Rudolf Thieme (radio) y uff Herbert Kubik (mecánico) fueron repatriados dos días después. El avión se hallaba en Albacete el 4 de marzo de 1944, sin motores.

con grandes averías los motores y la parte inferior del fuselaje, de un Ju 88A-4 (**WerkNummer 2.441, 4D+KS**) del 8./KG30, tripulado por Walter Hortmann, Horst Dechner, Eberhard Seitz y Herbert Murchallitz, que serían repatriados el 27 de mayo de 1943. Precisamente en esta fecha otro Ju 88D-1 (**WerkNummer 430.330, 4U+EK**), esta vez del 2.(F)/Aufklärungsgruppe 123, hubo de aterrizar en Manises por avería de uno de los motores; había partido de Cerdeña a las 8,30 horas, con rumbo hacia Gibraltar, y tres horas después, a la altura de Almería, el motor dere-



Foto-2: Vista del ejemplar con indicativo F6+KK, tras su toma de emergencia en las cercanías de Melilla el 11 de octubre de 1942. En el lateral izquierdo de la proa se aprecia la insignia de la unidad de la Luftwaffe en la que había servido hasta entonces. (Foto: archivo Juan Arráez).

cho comenzó a calentarse, motivo por el cual su piloto, el feldwebel Walter Maurer decidió entrar en el aeródromo valenciano. Los otros tres tripulantes eran el uffz Rudolf Schwarz (observador), el uffz Helmut Erbsen (mecánico) y el gefreiter Rudolf Kronhuber (radio), quienes, junto con el mencionado piloto, volvieron a su país el 4 de junio.

En La Albericia buscó «cobijo» el 1 de julio un nuevo caza nocturno Ju 88C-6 (WerkNummer 360.383, F8+PX), del 13./KG40, cuya tripulación fue repatriada el día 5 del mismo mes. Al igual que los anteriores, el avión fue trasladado a Albacete por el comandante Joaquín Reixa, saliendo del campo cántabro el día 19, con rumbo a Alcalá de Henares, donde pernoctó y repostó combustible, para partir a las 9,10 horas del día siguiente hacia tierras albaceteñas. Una vez en Maestranza, fueron desmontadas las tres ametralladoras MG 151, las dos MG 81 y la MG17 con que estaba armado y entregadas a Estudios y Experiencias.

Precisamente el día 19, a considerable distancia de las tierras cántabras, otro Ju 88, del que no hemos conseguido determinar la versión (aunque sí que era el **WerkNummer 8.000**), caía en aguas de Formentera, en Los Pujols, al parársele un motor. Aunque sólo quedó sumergido a dos metros de profundidad, sólo pudieron recuperarse, en mal estado, los motores. Tripulado por el feldwebel Zirner (piloto), el uffz Bahr (mecánico), un sargento y un soldado de primera, que resultaron heridos de diversa consideración, procedía de un aeródromo situado en el Sur de Francia, para realizar una misión de reconocimiento fotográfico de la costa de Africa, lo cual nos lleva a suponer que era de la versión D.

Pero, anteriormente, el día 4, y también a otra de las Islas Baleares, en esta ocasión Ibiza, llegaba un Ju 88D-1 (**WerkNummer 430.846, 8H+FH**) del 1./Aufklärungsgruppe 33, con problemas en el motor derecho, cuyos cilindros 1 y 2 no funcionaban, puesto que las bujías estaban engrasadas, como se pudo comprobar posteriormente. Por lo demás, el avión estaba en perfecto estado. Su tripulación, al mando del teniente Fritz Fommer (piloto) fue repatriada el día 12.

En la siguiente ocasión, el escenario fue el aeródromo de Reus, al que

llegó a las 0,45 horas del 14 de agosto un Ju 88A-14 (**WerkNummer 144.660, 1H+DS**) del 8./KG26, con averías en un motor. Según declararon sus tripulantes, que no sufrieron ningún daño, procedían de Montpellier, de donde habían despegado a las siete de la tarde del día anterior, formando parte de una formación de 60 aparatos del mismo modelo, la cual, volando en paralelo a la costa española, llegó hasta el Este de Gibraltar y atacó a un convoy anglo-norteamericano. Afirmaron que ellos habían hundido un petrolero de 10.000 toneladas con un torpedo y que la antiaérea había perforado el depósito de aceite de uno de los motores de su avión. Para regresar, siguieron la ruta de ida hasta el delta del Ebro, a cuya altura decidieron

(**WerkNummer 430.702 4U+CH**) del 1. (F)/Aufklärungsgruppe 123 se metía en un campo segado, a 5 kilómetros del aeródromo de Salinas, Baleares, en el predio denominado «Rafal des Porcs», por falta de combustible. En el aterrizaje de fortuna se rompió el tren, los motores y las hélices. El avión fue embalado y enviado a la Maestranza de Logroño, y, posteriormente, de ésta a la de Albacete el 5 de junio de 1944. Por su parte, los tripulantes (leutenant Heinrich Ballmann, uffz Rudolf Busch y uffz Dietrich Strauss) volvieron a Alemania el 24 de septiembre de 1943.

Las cercanías de Salinas «recibieron» también en el mes de agosto (el día 27) a otro Ju 88 (**¿el Ju 88A-14, WerkNummer 2.294, 1H+HR del 7./KG26?**). Este hizo una toma de

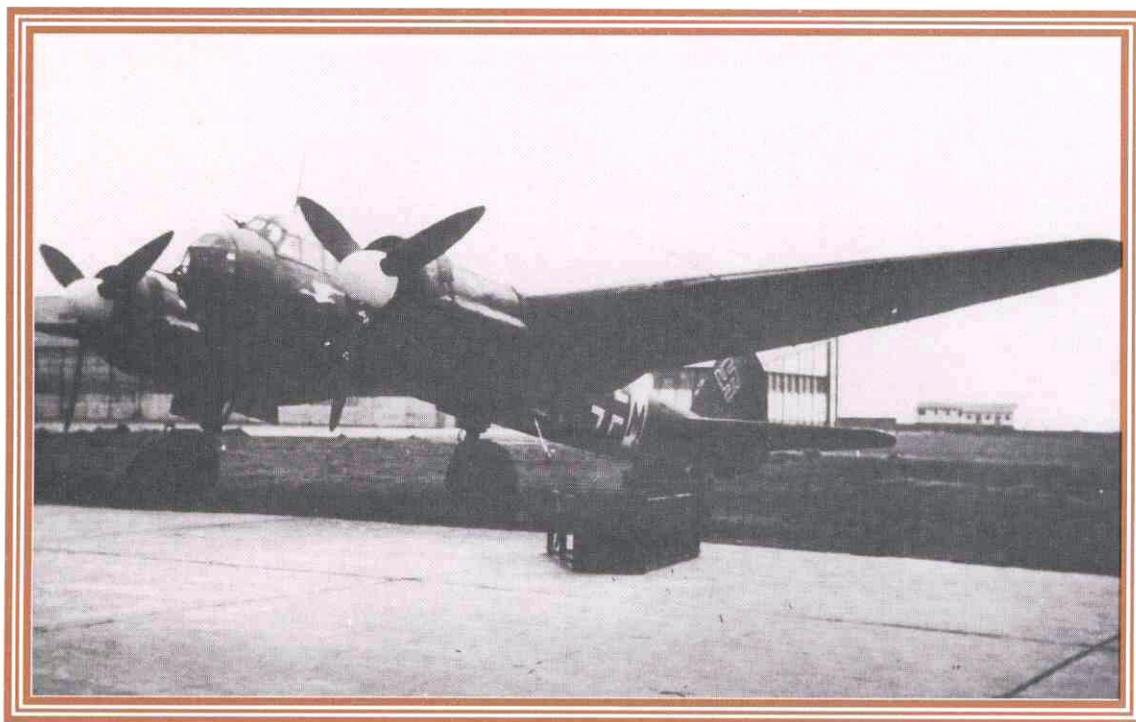


Foto-3: Poco tiempo después de su llegada y antes de su partida para Albacete, vemos en San Javier al F6+MH. (Foto: archivo Juan Arráez).

buscar un campo para aterrizar, dudando de hacerlo en Valencia o en Reus. Tras la duda inicial, su elección recayó en este último, ya que «con la luna llena que había aquella noche, el río les sería de orientación». A la altura de Torredembarra lanzaron las bengalas rojas, a las que se contestó desde tierra con dos verdes. Finalmente, realizaron la toma con el tren fuera, haciendo un caballito, a consecuencia del cual el avión resultó dañado en el 35-40% de su estructura. La tripulación, que estaba formada por el feldwebel Walter Kall (piloto), el obergefreiter Otto Witte (observador), el uffz Hermann Meier y el uffz Claus Olszewki (mecánico), fue repatriada el día 24 de ese mes.

Al día siguiente de tener lugar este hecho, el 15, un Ju 88T-1

emergencia por falta de combustible, a 4 kilómetros, en el lugar denominado «Cam des Pae» de la finca «S'Avall» y a las 6,50 horas. En el encontronazo resultaron dañados el tren, los motores y la parte inferior del fuselaje, encargándose después la Maestranza de Baleares de desmontar el avión y enviarlo a Albacete. Según declararon sus tripulantes (Wolfgang Kessler, piloto, Alois Edhofer, radio, Ulrich Zenke, bombardero, y Franz Silvester, ametrallador —que fueron repatriados el 5 de octubre—), habían partido de un aeródromo del Sur de Francia, con rumbo a Argel, sobre cuya vertical el motor derecho resultó alcanzado por la antiaérea.

Ya en el mes de octubre, a las 20,15 horas del día 21, varios aviones sobre-



Foto-4: Nuevamente, vemos en esta instantánea al F6+MH del 1. (F)/Aufklärungsgruppe 122, que en el Ejército del Aire sería 29-11, primero, y luego B.6-11/13-11, en la B.A. de Los Llanos. (Foto: archivo Juan Arráez).

volaron la isla de Ibiza, lanzando bengalas rojas, y uno de ellos se estrelló contra un monte, en el término de Santa Eulalia, destrozándose, si bien sus tripulantes pudieron saltar en paracaídas y resultaron ilesos. Estos, los tenientes Fritz Massloh y Eberhard Eggert y los cabos primeros Gottlob Hartmaier y Anton Temmen, declararon posteriormente que habían salido de Marsella con destino a las costas de Argel, para bombardear un convoy aliado, y que el avión fue alcanzado por la antiaérea. Fueron repatriados el 11 de noviembre.

Dos días después, un Ju 88D-1 (**WerkNummer 1.371, 7A+SH del 1.(F)/Aufklärungsgruppe 121**) aterrizó en Son San Juan, con averías en un motor, ocasionadas por la artillería antiaérea del convoy británico al que había atacado y hasta el que había volado desde su base de partida, en Perpiñán. Sus cuatro tripulantes (oblt Wilhelm Sandsuch, leut Gustav Wymendal, uffz Gerhard Bohn y uffz Johan Richmann) fueron repatriados el 10 de noviembre.

En este último mes, dos Ju 88 cayeron al mar, hundiéndose; uno el día 6, a 500 metros de Palma de Mallorca, y el otro el día 11, en la desembocadura del río Foix, en Tarragona, mientras que un tercero (**¿el WerkNummer 2.552?**) tomó tierra en Son San Juan el día 26, con averías en un motor. Al mes siguiente, otro ejemplar cayó incendiado en Ibiza, destrozándose.

En 1944, la sucesión tuvo continuidad. Así, el 1 de febrero, en Punta Forjín, cerca de Porto Petro, Mallorca, uno aterrizaba violentamente, resultando destruido; otro hacía lo propio en Rialp, Lérida, el 27 de marzo, y un tercero entraba en Son San Juan el 11 de

abril, con averías en un motor, el cual todavía estaba en la maestranza de Son Bonet en marzo de 1945.

En el mes de mayo, el día 11 llegó también a Son San Juan, con averías en el motor derecho, un Ju 88, que, al igual que el anterior, en marzo de 1945 se hallaba en Son Bonet. Diez días después, otro aterrizaba sin tren en San Javier (**¿el WerkNummer 550.732?**), y el día 22 dos ejemplares del «schnellbomber» llegaban a España: uno a Son San Juan, donde tomó tierra con el cigüeñal de un motor roto, y el otro, que corrió peor suerte, se estrelló violentamente, resultando destruido, en San Luis, Menorca.

Y la serie se cierra, al menos por lo que nosotros hemos podido averiguar, con la llegada de un Ju 88A-4 (**WerkNummer 822.601**) al aeródromo de Reus el 1 de mayo de 1945, donde tomó sin novedad digna de mención y desde el que fue trasladado a Maestranza de Albacete el 19 de agosto. Aunque no pertenecía a este modelo ni fue internado, no queremos dejar de mencionar la llegada al aeropuerto de Muntadas el 2 de mayo de 1945 de un Ju 188D-2 del 4.(F)/122 (**WerkNummer 230. 499, F6+DM**) que pilotado por el feldwebel Gerhard Böhm (piloto) y el uffz Helmut Funk (radio) llevaba a bordo a Pierre Laval, el antiguo primer ministro francés, quien en el mismo avión salió de Barcelona hacia Linz (Austria) el 1 de julio.

Bien, hasta aquí hemos dado, o al menos lo hemos pretendido, una idea más concreta de cuantos, y en la medida de lo posible, cuáles fueron los Junkers Ju 88 que llegaron a nuestra Patria. Así que veamos ahora qué

sucedió con los que se pudo recuperar y poner en vuelo, así como otros detalles que contribuirán a aclarar algunos aspectos que hasta ahora han permanecido inéditos.

El 14 de febrero de 1944, el general Roa Miranda, a la sazón Presidente de la Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Aire, por un lado, y el Sr. August Mühlen, Consejero-Gerente de Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G. (empresa encargada por el Ministerio del Aire germano de la ejecución técnica y comercial del convenio), por otro, firmaban un contrato en Madrid, en el que se establecían las condiciones por las que se regiría el suministro de aviones Ju 88, **con motores Jumo 211**, al Ejército del Aire. Como interventores figuraban el

teniente coronel Juan Aguiló Villamiel y el comandante Angel Martín Cifuentes.

Dichos aviones no eran otros que los de la Luftwaffe que habían aterrizado hasta esa fecha en España... y los que en lo sucesivo lo hiciesen. El Ministerio del Aire español se comprometía a poner a disposición del personal de Junkers una Maestranza (la de Albacete), donde se llevarían a cabo las labores de revisión, reparación y montaje final, mientras que la empresa alemana adquiría el compromiso de realizarlas con su propio personal, incluyendo la sustitución de todos los motores por otros nuevos o que hubiesen sufrido la primera revisión parcial y la de los equipos e instalaciones, «en tanto lo permitan las circunstancias de la guerra».

Igualmente, se fijaba como precio base de cada avión la cantidad de 500.000 marcos, del que se deducirían 164,96 por cada hora de vuelo de las células y 43,80 por cada hora de funcionamiento de los motores. Especificándose que, en los casos en que no se pudiese comprobar el número de horas de desgaste, se descontarían 200 horas por cédula y 100 horas por motor. En este sentido, se consideraba que la vida útil de las cédulas era de 2.500 horas y la de los motores 1.000 horas.

También, en el artículo 7.º del contrato, se determinaba que, de todos los aviones existentes, uno se repararía para enseñanza y demostración, que resultó ser el Ju 88A-4 (**WerkNummer 2.441**) que había aterrizado en Vendrell el 20 de mayo de 1943, el cual fue seccionado a tal fin. Este ejemplar no recibió matrícula militar española y fue dado de baja el

26 de abril de 1951 (propuesta de MA Albacete del día 3).

Por otro lado, Junkers, en carta fechada el 15 de febrero, es decir, el día siguiente al de la firma del contrato, comunicaba a nuestro Ministerio que, en compensación por la ayuda prestada para la reparación de estos aviones, podía disponer libremente del Ju 88D-1 que el 11 de octubre de 1942 había tomado tierra en Mar Chica (**WerkNummer 430.319**) y no podía ser reparado.

De las pruebas en vuelo de los aviones reparados se encargaban los pilotos del 13 Regimiento, con los que solía ir algún mecánico o ingeniero de Junkers. En una de ellas encontraron la muerte el teniente coronel Manuel Lapuente Miguel, el sargento mecánico-radio Francisco Javier Jiménez Sánchez, el cabo-

accidente aún no se le había pintado, por lo que la misma fue aplicada posteriormente a otro ejemplar, como más adelante veremos.

Aunque no hemos logrado determinar la identidad previa de todos los Ju 88 que adquirió por esta vía y tuvo en servicio el Ejército del Aire (trece en total), ni la de los cinco que usó únicamente como fuente de repuestos, sí hemos conseguido reunir otros datos que resumimos en la tabla 2.

Los matriculados 29-11 al 29-13 fueron destinados al 13 Regimiento el 1 de marzo de 1944, los 29-14 a 16, en abril de 1944; los 29-17 y 20, en enero de 1945; los 29-18 y 19, en abril de 1945 y los 29-21, 22 y 23, en enero de 1946. Y la designación B.6, que sustituyó al código de tipo 29, así como los

truido en aguas de Cabo Negro, cerca de Tetuán, el 5 de enero de 1952, falleciendo sus tripulantes, tenientes José Martín García y Matías Luengo Rojo, y cabos primeros Antonio Fernández Arenas y José Manuel Briones Prieto. Igualmente, el B.6-18 sufrió un accidente en Getafe el 25 de mayo de 1951, a consecuencia del cual hubo de ser dado de baja, que fue propuesta por Maestranza de Albacete el 6 de agosto, si bien la tripulación, afortunadamente, salió ilesa del percance; y lo mismo le ocurrió al B.6-20, en Tetuán, el 13 de octubre de 1950, fecha que citamos con reserva, ya que no estamos seguros de su exactitud.

Por otro lado, los cinco ejemplares utilizados para repuestos fueron dados de baja el 20 de julio de 1948.



Foto-5: En esta línea de seis ejemplares se aprecia que los ejemplares 1º y 3º por la derecha son los dos JU 88C-6. El primero por la izquierda es el matriculado 29-9. (Foto: archivo del autor).

radio Juan Saturnino Venero Lara y el mecánico alemán Martin Gödel. El 18 de octubre de 1944, a las 11,30 de la mañana, salieron a probar el Ju 88D-1 con WerkNummer 430.330 (el que había llegado a Manises el 27 de mayo de 1943, que hasta entonces, según constaba en su cartilla, había volado un total de 132 horas y 46 minutos y que fue trasladado en vuelo a Albacete el 16 de marzo de 1944, tripulado por el teniente Pío Tejada y dos mecánicos alemanes). Todo transcurría con normalidad, hasta que, según se dictaminó con posterioridad, repentinamente se paró el motor izquierdo, provocando una brusca pérdida de altura, que no pudo ser corregida, y su choque contra el suelo y posterior incendio con destrucción total, a 12 kilómetros de la base, a la altura de Chinchilla. Eran las 12 horas y 17 minutos.

A este avión ya se le había asignado la matrícula 29-17 (como se recordará el indicativo 29 fue utilizado durante la guerra civil por los Ju 87 «Stuka» de la Legión Cóndor), aunque cuando ocurrió el

indicativos dentro de la Unidad, fueron aplicados a tenor de lo dispuesto en la Instrucción General n.º 2, del 2 de noviembre de 1945.

Además, podemos añadir que el 29-19 y el 29-23 fueron modificados a doble mando, para misiones de transformación, y que el 29-13 resultó des-

LOS EJEMPLARES QUE FUERON TRAJIDOS DE FRANCIA

Como se ha mencionado anteriormente, de Francia se trajeron en vuelo diez Ju 88A-4, que supuestamente iban a constituir la dotación de una «Escuadrilla de Voluntarios», que nunca fue constituida. La adquisición de estos aviones —mediante contrato comercial con Junkers— estaba contemplada en el Convenio económico hispano-alemán (programa Bär) que ambas partes firmaron el 21 de julio de 1942 y que fue ampliado mediante uno adicional de fecha 18 de agosto de 1943. En él, la parte española se comprometía a entregar ciertas cantidades de metales no férricos «... necesarios para la fabricación de los suministros alemanes contratados por los organismos oficiales...», correspondiendo a los Ju 88 pedidos por el Ejército del Aire 800 kg. de goma, 800

TABLA 2

WerkNummer	Matrícula	Indicativo	Fecha de baja
430.140	29-11/B.6-11	13-11	28 julio 1950
822.583	29-12/B.6-12	13-12	16 noviembre 1957
144.574	29-13/B.6-13	13-13	14 octubre 1952
360.383	29-14/B.6-14	13-14	3 diciembre 1953
2.294	29-15/B.6-15	13-15	16 noviembre 1957
360.364	29-16/B.6-16	13-16	3 diciembre 1953
550.732	29-17/B.6-17	13-17	28 julio 1950
	29-18/B.6-18	13-18	20 septiembre 1951
	29-19/B.6-19	13-19	28 julio 1950
	29-20/B.6-20	13-20	29 septiembre 1953
	29-21/B.6-21	13-21	3 diciembre 1953
	29-22/B.6-22	13-22	28 julio 1950
	29-23/B.6-23	13-23	3 diciembre 1953

kg. de cromo, 40 kg. de molibdeno, 4.840 kg. de cobre y 930 kg. de latón.

Para realizar el curso de transformación a este material, marchó el 7 de julio de 1943 a la base de Toulouse-Franczal un grupo de pilotos, que estaba compuesto por cuatro capitanes y dieciséis tenientes, y otro de mecánicos y radios, todos bajo el mando del teniente coronel Manuel Lapuente Miguel. Una vez terminado dicho curso, la ceremonia de entrega de los aviones

entre noviembre de 1942 y el 1 de septiembre de 1943 y José Sanchíz y Alvarez de Quindós (desde el 1 de enero de 1955 hasta su disolución y sustitución por el Ala de Bombardeo Ligero n.º 26, dotada de Pedros con motores Jumo, fabricados por CASA, el 1 de marzo de 1957).

Con respecto a los aviones, podemos decir que el matriculado 29-7 fue dotado de doble mando, aunque desconocemos si vino así o fue modificado por

Finalmente, en la tabla 3 recogemos los datos más característicos acerca de estos aviones.

Para terminar, sólo nos queda lamentar que hoy no podamos recrearnos en la contemplación en nuestro excelente Museo del Aire (¿quién alberga dudas de que podría ser uno de los mejores de todo el mundo, si las circunstancias lo hubiesen permitido y hubiésemos sido más previsores y, por qué no, más amantes de nuestra historia?) de un

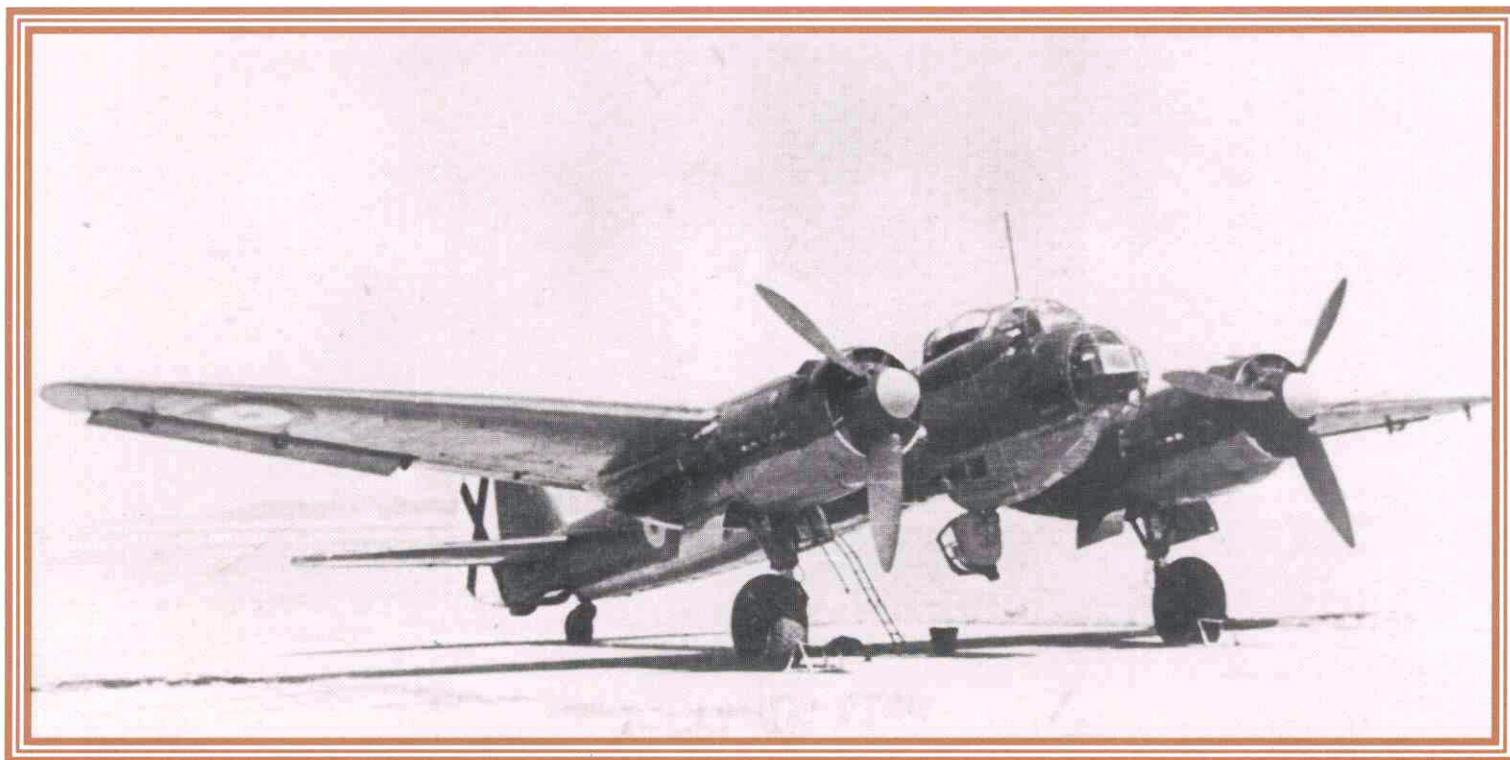


Foto-7: Uno de los diez JU 88A-4 traídos de Toulouse-Franczal, ya con indicativo del 13 Regimiento, lo que demuestra que la foto fue tomada con posterioridad a diciembre de 1945. (Foto: archivo del autor).

se celebró el 20 de noviembre —según fuentes alemanas, en el aeródromo de Lyon-Bron— y su traslado en vuelo hasta Albacete se realizó el 1 de diciembre (desde Toulouse-Franczal), en cuya Maestranza quedaron aparcados a la espera de destino y de matrículas. Estas últimas fueron asignadas el 29 de diciembre, finalizándose la labor de pintarlas en los aviones el 16 de febrero de 1944, mientras que el día 28 del mismo mes quedaron destinados al 13 Regimiento.

Desde el mismo día de la llegada de Francia, el teniente coronel Lapuente se hizo cargo de la jefatura del Regimiento, sustituyendo al comandante Rafael Serrano Arenas, quien a la muerte de aquél volvió a hacerse cargo de la misma. A éste le sustituyó en enero de 1946 el teniente coronel Francisco Alonso Pimentel. Posteriormente, mandaron la Unidad los coroneles Gerardo Fernández Pérez (desde el 15 de febrero de 1947 al 1-XII-50 y entre el 1-XII-52 y el 1-I-55), Ricardo Guerrero López (desde el 1 de diciembre de 1950), quien ya había estado al frente de la misma

Junkers en Albacete, y que el 29-10 (posteriormente, B.6-10) resultó destruido en accidente ocurrido en el pueblo de Pétrola, Albacete, el 23 de julio de 1947.

No parece descabellado pensar que con el final de la guerra mundial el mantenimiento y el abastecimiento de repuestos debieron suponer un auténtico «calvario», sobre todo después de que se agotasen los procedentes de los ejemplares internados que no fueron puestos en vuelo. Así que no debió quedar más remedio que seguir «canibalizando», con lo cual se cerraba el círculo vicioso. Así, de 20 ejemplares que había en vuelo en diciembre de 1947, se pasó a 11 en el mismo mes de 1948, 9 en 1950, 7 en 1951, 5 en 1952, 4 en 1954 y 1 en 1955 y 1956, lo cual, dadas las circunstancias, no dejaba de tener mérito, por lo que suponía de «milagro».

ejemplar de este esbelto producto de la casa Junkers.

TABLA 3

Werknummer	Matrícula	Indicativo	Fecha de baja
300.643	29-1/B.6-1	13-1	28 julio 1950
300.638	29-2/B.6-2	13-2	31 julio 1951
300.636	29-3/B.6-3	13-3	16 noviembre 1957
300.629	29-4/B.6-4	13-4	17 febrero 1948
300.634	29-5/B.6-5	13-5	16 noviembre 1954
300.632	29-6/B.6-6	13-6	16 noviembre 1957
300.618	29-7/B.6-7	13-7	16 noviembre 1954
300.641	29-8/B.6-8	13-8	3 diciembre 1953
300.639	29-9/B.6-9	13-9	25 septiembre 1950
300.624	29-10/B.6-10	13-10	16 noviembre 1957

AGRADECIMIENTOS

El autor desea expresar públicamente su agradecimiento a su buen amigo Günther Ott, por la inestimable ayuda que le ha prestado, investigando en archivos oficiales alemanes. ■