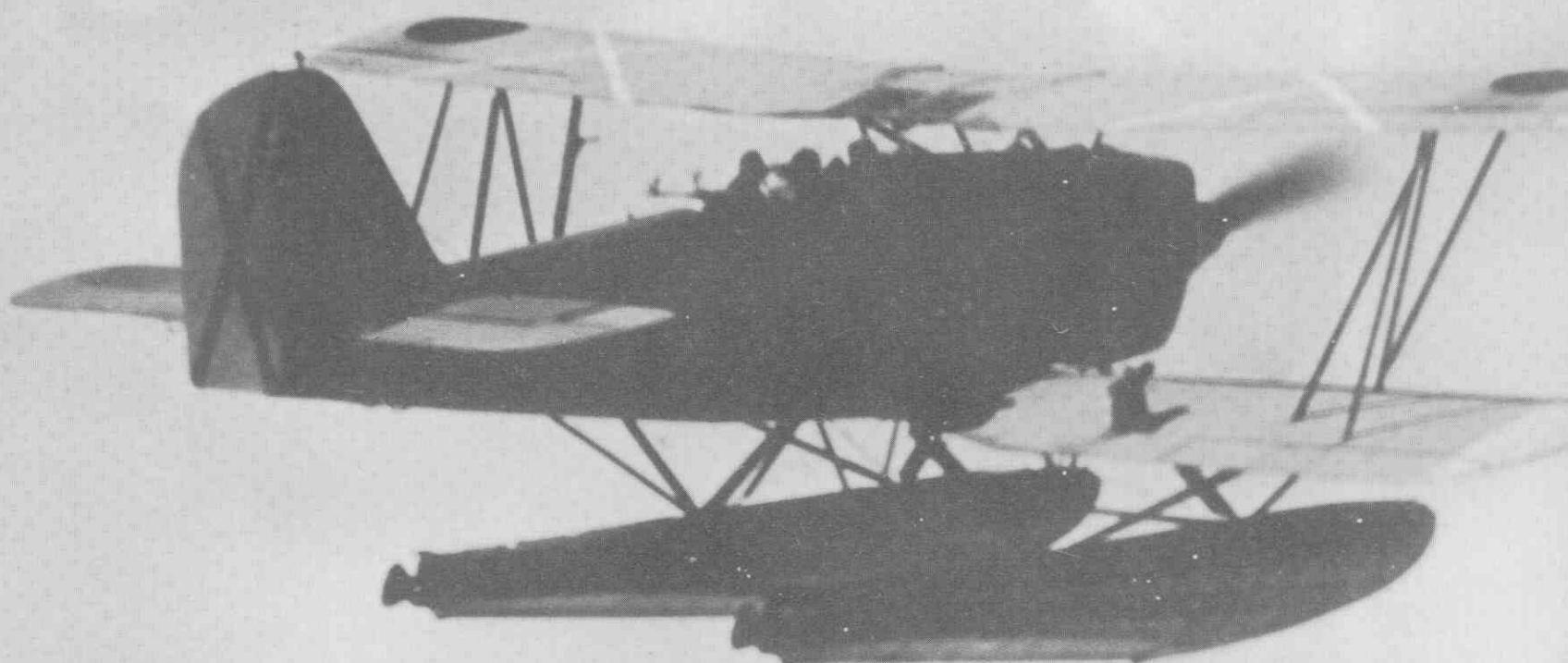


# Los hidroaviones HEINKEL 60



## en el Mediterráneo y en el Estrecho

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel de Aviación

**E**l Heinkel 60 fue el último de los biplanos operacionales diseñados por Ernest Heinkel; empezó a desarrollarse el proyecto en 1930, buscando un biplano, biplaza, provisto de flotadores y catapultable, apto para desempeñar misiones de reconocimiento sobre el mar. Proyectado para equipar a las unidades de superficie de la Armada alemana, estaba dotado de una gran robustez, necesaria para soportar, no solamente la dureza de las maniobras de agua en mar abierta, sino también el áspero trato que, trincado en la cubierta de los navíos, el viento y la mar le harían sufrir; para ello, su fuselaje y planos estaban sólidamente contruidos con armazón de acero recubierto de madera contrapeada, siendo de duraluminio forrado de tela las superficies móviles. Esta pesada estructura iba en detrimento de su capacidad de carga útil y su autonomía que eran reducidas.

Era el Heinkel 60 un biplano decalado, con alerones en ambos planos; tenía dos puestos en tándem, y estaba dotado de dos flotadores en catamarán, de rediente simple y timones de agua.

El motor de este hidroavión era el BMW VI 6.0 ZU, de doce cilindros en "V", de 660 c.v. que movía una hélice tractora, bipala, de madera y paso fijo. La relación peso: potencia era de 5,5 Kg. por c.v.

Estaba armado con una ametralladora de capot, MG-10, de 7,92 mm., que disparaba a través del disco de la hélice con la que estaba sincronizada, y una MG-15, del mismo calibre, instalada en una torreta giratoria emplazada en el puesto del observador; disponía, bajo los planos, de soportes para bombas pequeñas.

## LOS HEINKEL 60 EN ESPAÑA

Los primeros Heinkel 60 que vinieron a España, llegaron en noviembre de 1936, encuadrados en la AS/88, escuadrilla de hidros de la Legión Cóndor, cuyo material principal eran los hidros bimotores, Heinkel 59, aunque también disponía de cinco Heinkel 60. Esta unidad se formó en Cádiz, pero pronto pasó a estacionarse a la base de hidros de El Atalayón, en Melilla, desde donde participó muy activamente en las operaciones para la conquista de Málaga. Ya estaban aquellas en su última fase, y a primeras horas de la mañana del 5 de febrero, mientras realizaban una misión de exploración antisubmarina en beneficio del crucero Canarias que con su artillería batía la costa enemiga, chocaron entre sí dos Heinkel 60, entrando uno de ellos en una barrena que le llevó a estrellarse en el agua; el otro, que llevaba pintado en sus costados el pintoresco nombre de "La fiera del mar", resultó con el extremo del plano superior, izquierdo, arrancado, pero a pesar de ello y de haber resultado herido el piloto, logró amarrar cerca del crucero que lo recogió e izó a bordo, lo mismo que el cadáver del teniente Diether Leicht, piloto del hidro destruido, cuyos restos fueron hundidos con disparos del Canarias a los flotadores.

La AS/88 pasó a situarse en el puerto de Málaga, en marzo de aquel 1937, y pocos días después de su llegada a aquella base, le fueron transferidos a las fuerzas nacionales, por la Legión Cóndor, los cuatro Heinkel 60 que aquella tenía. La Armada consiguió que estos hidroaviones le fueran asignados, en un intento de mantener encendida la agonizante antorcha de la Aeronáutica Naval, cuyo único material volante consistía, en aquel momento, en dos Dornier "Wal", un anfíbio Fairchild 91 desprovisto de armamento, y un hidroavión Savoia 62 que estaba fuera de servicio y nunca volvería a volar.

El Estado Mayor de la Armada pretendía que estos hidros fueran embarcados en los cruceros, para ser utilizados en las catapultas que en los del tipo Canarias estaban previstas, y que dada la premura con que hubieron de ser puestos en servicio, para atender a las acuciantes necesidades de la campaña, no les fueron instaladas en un primer momento, y más tarde, tampoco. Sin embargo, la Armada decidió aprovechar los servicios de estos hidroaviones y formar con ellos una escuadrilla que, estacionada en bases costeras y en estrecho contacto con la Flota, realizara misiones en beneficio de ésta muy necesitada de exploración aérea, máxime al no contar con unidades ligeras de superficie; no obstante, dadas las grandes limitaciones de estos hidros, propias de los aviones proyectados para operar desde buques, su rendimiento siempre estaría muy por debajo del de otros tipos de hidroaviones que equipaban las escuadrillas y grupos de la Aviación Nacional.

La unidad, a la que el Estado Mayor de la Armada denominaba, **Escuadrilla de Hidros de los Cruceros**, era conocida como **Escuadrilla de Heinkel 60**, y, más tarde, cuando pasó a depender definitivamente de la Aviación Nacional, se denominó **Escuadrilla 60**. Inicialmente estuvo constituida por los aviones, 60-1 y 60-2, recibidos el 16 de mayo de 1937, y 60-3 y 60-4, incorporados el 4 de junio.

Iban estos hidroaviones pintados de verde oliva claro, con escarapelas negras en planos y fuselaje, y la cruz de San Andrés, también negra, sobre fondo blanco en el timón de dirección; las puntas de las alas, en toda su anchura y en una longitud de 60 cm., iban pintadas de blanco, y también en blanco, sobre los planos y cogiendo toda la anchura de éstos, llevaba pintadas sendas cruces de San Andrés; en la parte posterior del fuselaje, tras la escarapela, iba pintado en negro el "60" de la escuadrilla, separado por un guión del cardinal de cada avión. Cuando en la primavera de 1938 se creó el emblema de esta escuadrilla, éste fue pintado a ambos lados del empenaje de deriva, desapareciendo entonces el Popeye armado de fusil que cuando dependían de



la Armada llevaban pintado a la altura de la cabina del piloto. La primera base que tuvieron estos aviones, ya españoles, fue la de La Carraca, en la bahía de Cádiz.

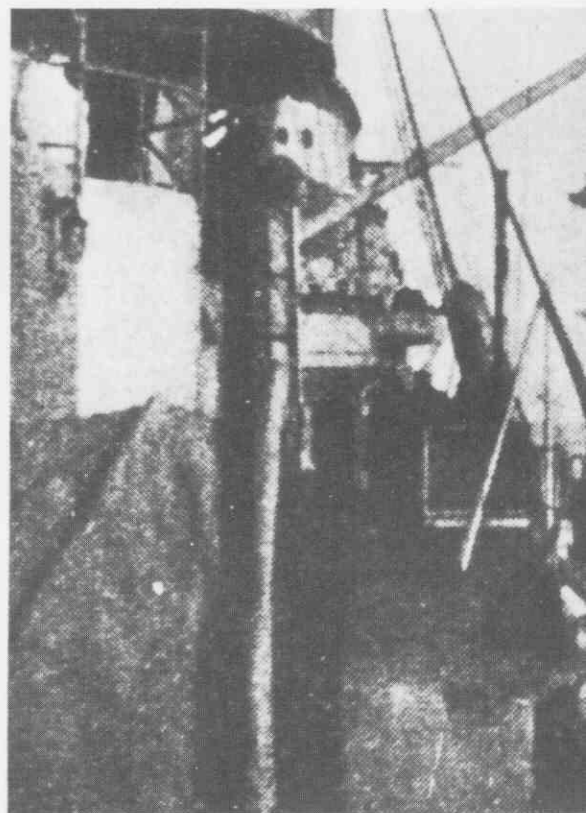
Para el mando de esta escuadrilla fue designado el capitán de corbeta, piloto y observador, Luis Cellier Sánchez, uno de los hidristas más distinguidos de la Aeronáutica Naval, que ya había prestado, casi desde el principio de la guerra, servicios en los frentes del Centro, encuadrado en la Aviación Militar, y el personal volante que con él formó inicialmente la plantilla de la unidad, lo componían el alférez de navío, piloto, Amaro Gómez-Pablos Duarte; los también alféreces de navío, observadores, Carlos Benítez Martos, José Luis Liaño de Vierna, Carlos de Castro Cavero y Fulgencio Cordón Planas —este último, de la Reserva Naval—, y el auxiliar 2.º, radio y fotógrafo, Juan Pallarés Martínez. Dado que solamente eran dos los pilotos con que contaba la escuadrilla, éstos habían de atender a todos los servicios ordenados por el Estado Mayor de la Flota, teniendo que volar siempre ellos, sin posible descanso, existiendo al propio tiempo la limitación de no poder ponerse nunca, simultáneamente, más de dos hidros en el aire, pero la Armada quería que únicamente fuera personal suyo el que equipara esta unidad, y no disponía de más pilotos.

### BAUTISMO DE FUEGO Y BAUTISMO DE SANGRE

El primer servicio de guerra realizado por la unidad, lo llevaron a cabo, el 22 de mayo de 1937, los aviones 60-1 y 60-2, únicos con que entonces se contaba, desempeñando una misión de reconocimiento y exploración de la zona del Estrecho y costa de Almería, de una hora y cuarenta minutos de duración, recibiendo ese mismo día el bautismo de fuego la escuadrilla, al ser atacados los hidroaviones, sobre el puerto de Almería en el que se encontraba el acorazado **Jaime I**, por el fuego de las defensas antiaéreas.

Siguiendo una peculiar costumbre de la Aeronáutica Naval, los servicios se realizaban siempre por parejas de aviones, para que éstos pudieran mutuamente protegerse en caso de avería, pero esta práctica que podría estar justificada en vuelos de paz, constituía una gravosa limitación durante la guerra, por mermar notablemente el rendimiento de las unidades, al consumir en las misiones de reconocimiento, doble número de horas de las necesarias para cada servicio; cuando la **Escuadrilla 60** se encuadró en la Aviación Nacional, este sistema quedó definitivamente desechado.

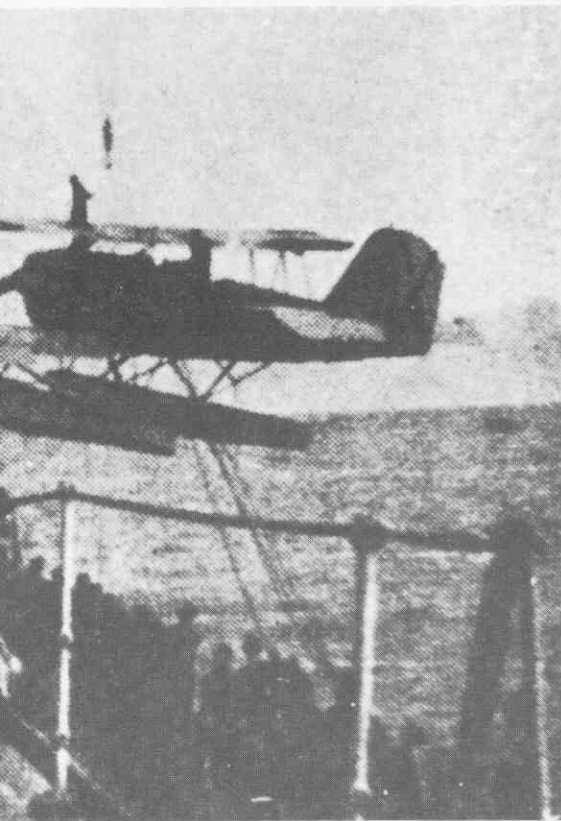
El 4 de junio, al finalizar los hidros, 60-2 y 60-4, este último incorporado aquel mismo día a la escuadrilla, un servicio de exploración antisubmarina en el que, a la altura de Málaga fueron atacados por dos cazas enemigos a los que rechazaron con fuego de sus ametralladoras, tomaron agua ambos **Heinkel** en



Costa de Málaga, 5 febrero 1937. El He-60 superviviente a la colisión, es izado a bordo del *Canarias*.







Dos Heinkel 60 y un Dornier "Wal", en la base de la Puntilla, en el puerto de Ceuta, en marzo de 1938.

la base militar de El Atalayón, en la Mar Chica, donde quedarían estacionados por orden del Almirante de la Flota. Para recoger los otros dos hidros y volar con ellos a su nueva base, salió de ésta un **Dornier "Wal"** que llevó a Cellier y Gómez Pablos, únicos pilotos de la escuadrilla, a Cádiz; ese mismo día, a última hora de la tarde, en el momento de la toma de agua en Mar Chica, se produjo un incendio en el motor del 60-3 que, sin más consecuencias que unas leves quemaduras en las manos de Luis Cellier, su piloto, pudo sofocarse.

Desde esta base africana de El Atalayón, desarrollaron los **Heinkel 60** su actividad, realizando servicios de exploración del mar de Alborán y zona del Estrecho, buscando, localizando y reconociendo barcos mercantes sospechosos, descubriendo el 10 de junio a dos destructores enemigos, del tipo **Churruca** que abrieron fuego antiaéreo contra los aviones, sin resultado. En el curso de este mismo servicio fue descubierto un submarino que, al divisar a los dos hidros nacionales, hizo inmersión antes de que éstos pudieran atacarle. En los últimos días de aquel mes, y en los primeros de julio, llevaron a cabo los **Heinkel 60** fatigosas misiones de exploración, llegando en ocasiones hasta la altura de Orán, en busca de la motonave mercante, enemiga, **Cabo Santo Tomé**, terminando algunas veces los servicios en las bases de Pollensa y Formentera, en las que, una vez repostados, quedaban listos para realizar nuevos servicios o dirigirse a su base de Melilla. También por aquellas fechas realizó la escuadrilla algunos servicios de protección de convoyes.

Continuaron en el mes de julio las misiones de exploración en busca de mercantes contrabandistas y unidades de guerra enemigas, descubriendo el día 9 un submarino republicano que recibió a los hidroaviones con fuego antiaéreo, alcanzando al 60-4 con dos proyectiles que le dañaron un flotador; la toma de agua en la Mar Chica, la realizó Gómez Pablos con gran habilidad, muy próximo a las instalaciones de la base, para terminar varado en la rampa de salida, ya que hacía mucha agua y corría peligro de hundirse.

La pareja formada por el 60-2 y 60-4, se encontró el día 7 de agosto, mientras realizaba una misión de exploración, envuelta en una densa niebla que la imposibilitaba llegar a Formentera, cuando únicamente tenían combustible para cuarenta y cinco minutos de vuelo, por lo que Cellier decidió tomar agua, haciéndolo ambos hidros sin dificultad, en una mar llana; dos horas más tarde, disipada la niebla y despejado el horizonte, despegaron los dos **Heinkel** y se dirigieron a Formentera, en cuya laguna amararon luego de un vuelo de cuarenta minutos. Al día siguiente, 8, cuando estos mismos aviones llevaban a cabo un servicio en busca de la escuadra enemiga, fueron atacados por dos aviones de caza a los que lograron rechazar con sus ametralladoras.

Aún no se habían cumplido tres meses desde el bautismo de fuego de la escuadrilla, cuando ésta recibió el de sangre. El 21 de agosto, la pareja forma-





da por los hidros 60-2, pilotado por Cellier, y 60-4, por Gómez Pablos, volaba a lo largo de la costa norte de Mallorca, en viaje de Pollensa a El Atalayón, cuando iban transcurridos veinte minutos de vuelo y los aviones se encontraban a 15 millas de Estallenchs, Cellier hizo la señal de romper la formación, y se dirigió a amarar, viento en cola, en una mar muy agitada que le entraba por las cuatro; el primer contacto con la superficie fue muy brusco y sobre una cresta rota en la que rebotó, encontrándose de nuevo en el aire, pero sin control y en postura incorrecta; luego de un salto de casi un centenar de metros, fue a estrellarse contra las revueltas olas, hudiéndose en la espumeante agua para salir, casi inmediatamente, pero con los planos rotos y el motor colgando de la bancada; los tripulantes, capitán de corbeta Luis Cellier y alférez de navío Carlos Benítez, salieron despedidos de los restos del hidroavión, y sus cuerpos nunca fueron hallados. Los alféreces de navío, Gómez-Pablos y De Castro, tripulantes del 60-4, vieron destrozarse contra el agua el avión de su jefe de escuadrilla, sin poder hacer nada por sus compañeros, ya que el estado de la mar hacía prohibitivo un intento de amaraje, por lo que luego de reconocer la zona tratando de localizar posibles supervivientes, regresaron a Pollensa para informar de lo sucedido. Iniciados los rastreos de búsqueda inmediatamente por los **Dornier "Wal"** y **Cant Z 501** de las bases de Alcudia y Pollensa, respectivamente, y por unidades navales, en busca de los tripulantes y los restos del aparato, únicamente se encontró uno de los flotadores a unas 15 millas de Sóller, a cuyo puerto fue llevado por un submarino.

A causa de este accidente, el Estado Mayor de la Armada suspendió los vuelos de la escuadrilla, hasta tanto se terminara la investigación que se abrió en busca de las causas de la avería que lo ocasionó. Como homenaje a los primeros muertos que tuvo la unidad, caídos en acto de servicio, los nombres de Luis Cellier y Carlos Benítez fueron pintados en los fuselajes del 60-3 y 60-4, respectivamente.

#### PASA LA ESCUADRILLA A LA AVIACION NACIONAL

Llevaba la escuadrilla dos meses y medio sin volar, cuando el Mando, dispuesto a acabar con aquella situación, se la entregó a la Aviación Nacional, en la que se integró a todos los efectos, aunque operativamente quedara afecta a las fuerzas de bloqueo. El 2 de noviembre de 1937, el mismo día que se recibió la orden de cambio de dependencia, desde la base de El Atalayón, donde se encontraban los hidros, se reanudaron los servicios que habían sido suspendidos en agosto.

Fueron destinados a la unidad y se incorporaron a principios de noviembre, los tenientes de navío, pilotos y observadores, José Luis Hernández Núñez y Tomás Moyano Solís, y el teniente de Aviación, piloto y ametrallador-bombardero, Manuel Egea Ramírez, haciéndose cargo el primero de ellos del mando de la escuadrilla. Los servicios que se realizaron en aquella época fueron, principalmente, de exploración antisubmarina del triángulo definido por Cádiz, el Cabo de San Vicente y Ceuta.

Cuando el 4 de diciembre, en el curso de una misión de exploración de la ruta Cádiz-Cabo San Vicente, llevaba una hora y quince minutos de vuelo el avión 60-1, sufrió una avería en el sistema de aceite, viéndose forzado a tomar agua en una mar tendida, con el viento cruzado al sistema principal de oleaje; el teniente Egea amaró a lo largo de las olas, pero cargándole el viento al final de la maniobra, se cruzó el hidro a aquéllas que le ocasionaron averías de consideración en los planos del lado izquierdo, y en los montantes del flotador del mismo costado; por fortuna, el accidente fue observado por el mercante inglés **Largs Bay**, que recogió a los tripulantes, aunque con grandes dificultades creadas por el fuerte oleaje, y los trasladó a su puerto de destino, Malta, de donde regresaron unos días más tarde. El hidroavión se perdió.

No desistía el Estado Mayor de la Armada de su idea de embarcar los hidros en los cruceros, y formando parte de este proyecto, se trasladó el teniente de navío Moyano en los primeros días de diciembre a La Carraca para efectuar allí unas pruebas de lanzamiento con catapulta; se realizaron con éxito las experiencias, los días 3, 4 y 5, pero a pesar de este resultado satisfactorio, nunca llegarían a instalarse catapultas en los cruceros.

La Jefatura del Aire ordenó una revisión del material, el día 5, por la que quedaron en tierra los **Heinkel 60**; para cubrir la temporal baja de ellos se trasladaron desde Alcudia dos **Dornier "Wal"** del 1-G-70, a La Carraca, y en aquella base permanecieron prestando servicio hasta el 24 de enero de 1938 en que, completada la revisión del material, reanudaron los **Heinkel** sus explora-



Flotador del 60-2, accidentado el 21 de agosto de 1937, en el que perdieron la vida el capitán de corbeta, Cellier, y el alférez de navío, Benítez. Este flotador fue el único resto que se recogió.



## CARACTERISTICAS

### Dimensiones:

Envergadura . . . . .	13,5 m.
Longitud . . . . .	11,5 m.
Altura . . . . .	5,3 m.
Superficie alar. . . . .	56,2 m <sup>2</sup> .
Peso en vacío . . . . .	2.775 Kg.
Peso máximo . . . . .	3.400 Kg.
Carga alar. . . . .	60,5 Kg./m <sup>2</sup> .

### Prestaciones:

Velocidad máxima . . . .	240 Km./h.
Velocidad de crucero . . .	225 Km./h.
Velocidad mínima . . . .	90 Km./h.
Velocidad de subida . . .	327 m./min.
Techo . . . . .	5.000 m.
Autonomía . . . . .	800 Km.

ciones y reconocimientos en el golfo de Cádiz y estrecho de Gibraltar. A mediados de marzo pasaron estos hidros a estacionarse en la base de La Puntilla, en el puerto de Ceuta.

Hubo en esta época mucho movimiento de personal volante en la escuadrilla, en la que cada vez iba siendo más numeroso el procedente de Aviación, oficiales provisionales salidos de las escuelas de pilotos y observadores; en enero causaron baja en la unidad, los alféreces de navío Amaro Gómez-Pablos, José Luis Hernández y José Luis Liaño, quedando al mando de la escuadrilla el teniente de navío, piloto y observador, José María Barrera y González de Aguilar, recientemente incorporado. En abril llegaron destinados, el teniente de navío, observador, Mariano Urzáiz de Silva y los alféreces de Aviación, pilotos, Pedro González García y Manuel López Manteola. Dos nuevos pilotos se incorporaron en agosto los alféreces Alvaro Domecq y Díez y Alberto Valero Purón, y tres observadores, los también alféreces, José Paz Shaw, Joaquín Rioja Baona y José Mendía Montoya. El personal de mecánicos de la escuadrilla se vio incrementado con el alférez José Bengoa Pérez y el maestro de Aeronáutica, Bartolomé Picornell Culebrán; poco después se incorporaría el cabo mecánico, Rafael García García.

El material volante de la escuadrilla aumentó el 4 de abril, al pasar a formar parte de ella, por disposición del General Jefe del Aire, el 63-1, un anfibia Fairchild 91, bautizado **Virgen de Chamorro**, que ya había prestado servicio en el Cantábrico durante la campaña del Norte, encuadrado en la Aeronáutica Naval; este avión quedó en la base de La Carraca, llevando a cabo desde allí algunas exploraciones y reconocimientos por el Atlántico, mar de Alborán y estrecho de Gibraltar, pero dada su situación de desarmado, su principal papel lo desempeñó como avión de enlace; la tripulación que en el Cantábrico había tenido, teniente piloto Angel Torres Prol y alférez mecánico, José Ramos Crespo, fue incrementada con los alféreces Domecq y López Manteola, y los observadores, alféreces Paz, Mendía y Rioja, y alférez de navío, Córdón. Este anfibia, como consecuencia de una avería sufrida en la rueda de cola al aterrizar en el aeródromo **Carlos de Haya**, en Jerez de la Frontera, quedó fuera de servicio durante más de cuatro semanas, reanudando los vuelos el día 9 de junio.

Continuaron los **Heinkel 60** operando desde Ceuta, escoltando convoyes, realizando misiones de protección antisubmarina a los buques de la Armada, llevando a cabo exploraciones y manteniendo una estrecha vigilancia del puerto de Gibraltar, para observar al destructor enemigo, **José Luis Díez** que, luego de librar un combate con unidades de superficie nacionales, se había refugiado, con bajas y averías, en aquel puerto. A finales de mayo pasó la escuadrilla a estacionarse en Cádiz, permaneciendo en La Carraca hasta que cumplimentando una orden de la Jefatura del Aire, se trasladaron el 1 de septiembre a la base de El Atalayón los hidros 60-3 y 60-4, quedando en Cádiz el 63-1. A finales de mes regresó la escuadrilla a **La Puntilla**, permaneciendo allí hasta octubre, en que habiendo dispuesto el General Jefe del Aire que estos hidros pasaran a la base de Pollensa, marcharon a Cádiz para ser sometidos a una revisión general, quedando prestando servicio, únicamente, el 63-1. En este mes causaron baja en la escuadrilla, por haber sido destinados a otras unidades, el teniente Manuel Egea, y los alféreces, José Paz, Joaquín Rioja y Ma-

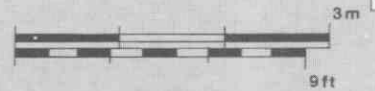
Heinkel 60, 60-3, "Luis Cellier", en la rampa de la base de Puntales, en Cádiz. Aún lleva pintado el "Popeye"



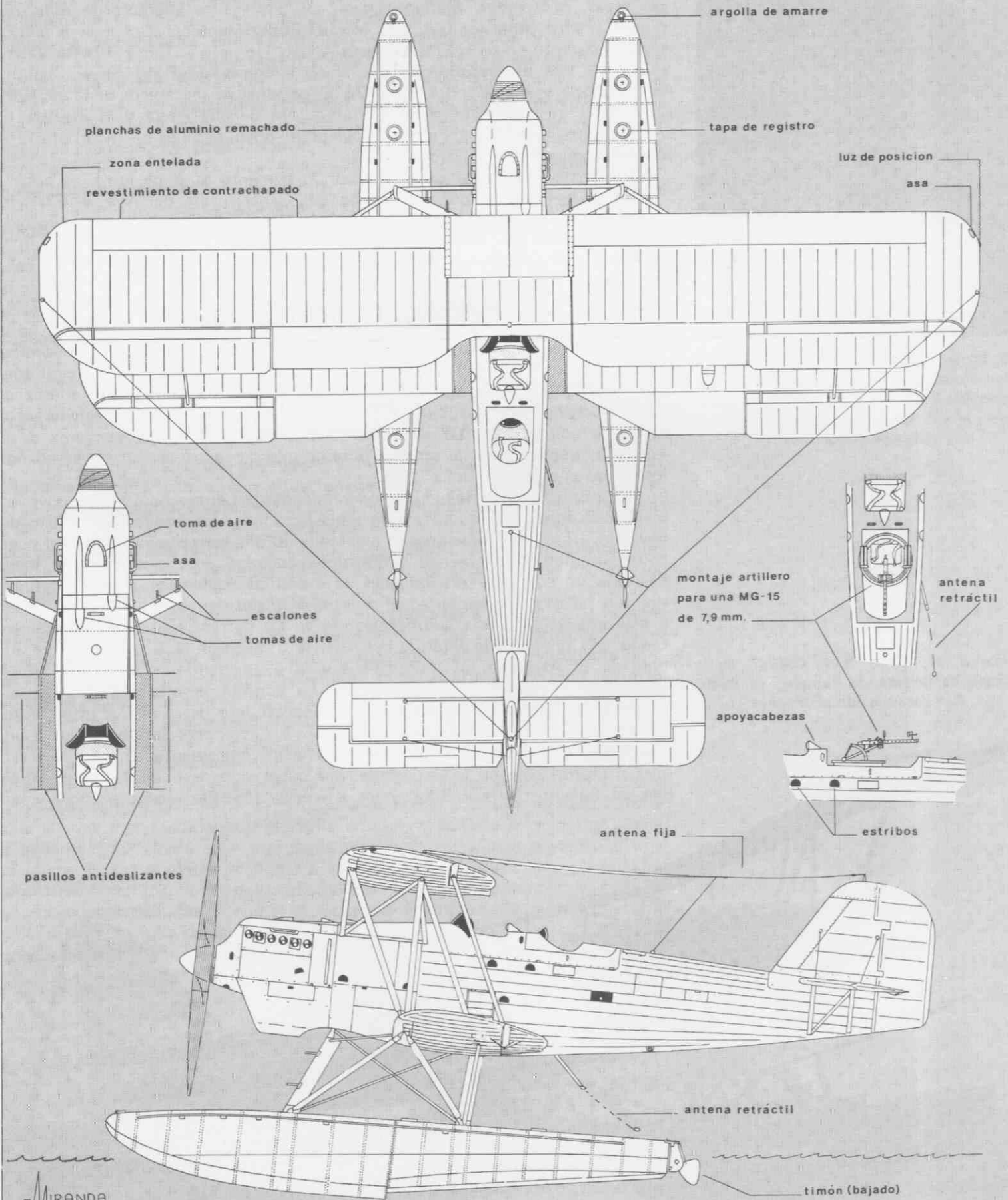


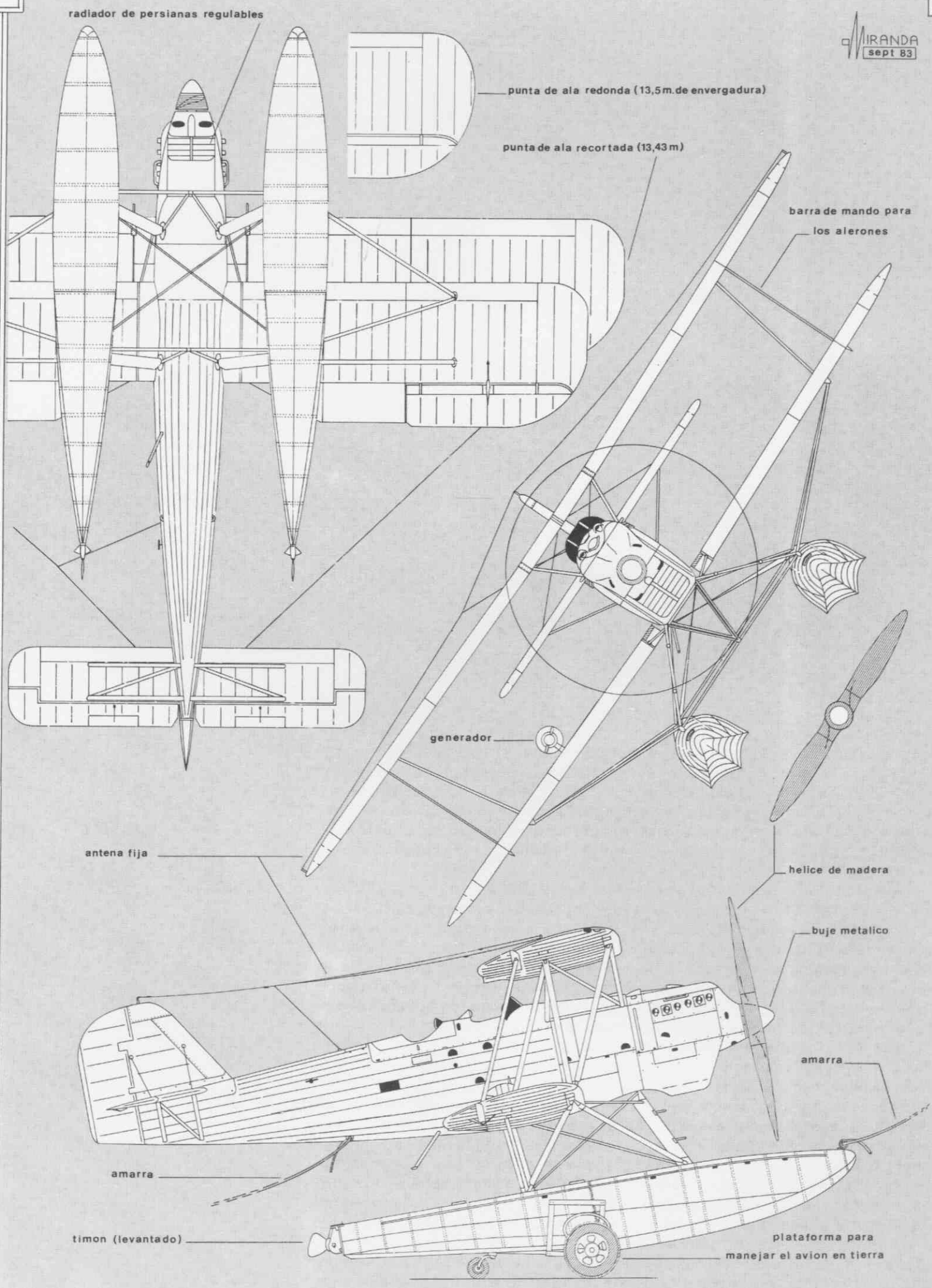


# HEINKEL He-60 C



escala: 1/72





radiador de persianas regulables

punta de ala redonda (13,5m.de envergadura)

punta de ala recortada (13,43m)

barra de mando para los alerones

generador

antena fija

helice de madera

bujes metalicos

amarra

amarra

timon (levantado)

plataforma para manejar el avion en tierra





nel López Manteola, incorporándose a ella el teniente de navío, Mariano Urzáiz.

El 60-5 en un vuelo de prueba, sobrevolando la parte sur de la isla de Mallorca.

## DE NUEVO EN LAS BALEARES

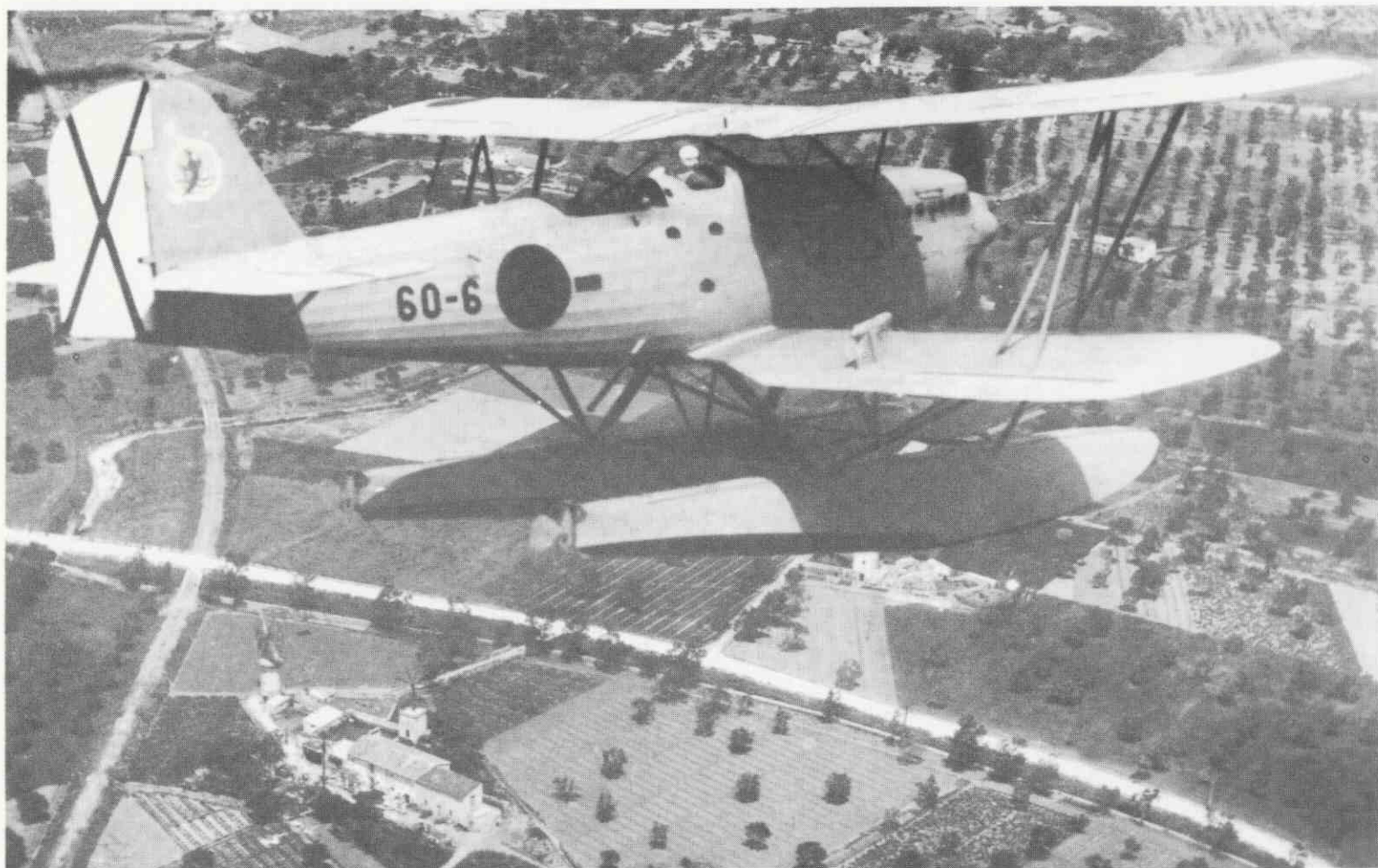
Completada la revisión a finales de noviembre, los hidros 60-3 y 60-4 se incorporaron a la base de Pollensa el 3 de diciembre, haciendo el viaje con tomas de agua en la Mar Chica, para repostar en la base de El Atalayón, y en Formentera; antes de llegar a esta última base, a consecuencia de una avería en el sistema de refrigeración del motor, se vio obligado el 60-3 a efectuar un amaraje en alta mar, y, una vez reparada aquélla, continuó el viaje, reuniéndose con el 60-4 en el estanque Pudent, en Formentera; poco más tarde prosiguieron los dos juntos, el viaje a la base de Pollensa. El 63-1 quedó en La Carraca.

La escuadrilla de **Heinkel 60** pasó a ser la 3.<sup>a</sup> escuadrilla del Grupo 62-73, a su llegada a Pollensa; en esta base les fue pintado a ambos hidros, a los dos lados del empenaje vertical, el emblema creado para la escuadrilla, consistente en un extraño pez, dotado de una disforme aleta ventral, sobrevolando unas heráldicas olas; este emblema nunca llegó a figurar sobre el 63-1, pese a pertenecer durante ocho meses a la escuadrilla, y siempre llevó pintado, en ambas amuras, un **Popeye** lanzando bombas, mascota que se le había pintado en El Ferrol, cuando actuaba en el Cantábrico.

Los servicios que en Pollensa fueron asignados a los **Heinkel 60** fueron principalmente de vigilancia de las aguas del archipiélago, con algunos esporádicos reconocimientos de las defensas de Menorca, y de la costa enemiga de Levante y ataque a los barcos pesqueros que faenaban en aquel litoral; estas misiones se realizaban por aviones aislados, habiéndose para entonces abandonado la práctica de efectuar los servicios en pareja. En un ataque con ametralladora a un falucho armado, enemigo, frente al cabo de La Nao, y por un fallo en el sistema de sincronización, recibió el 60-3 dos impactos de su propia ametralladora, en la hélice, quedando aquella inutilizada, aunque logrando el avión llegar a tomar agua a Formentera.

Entretando, desde su base de Cádiz, el 63-1 desempeñaba misiones de vigilancia de la costa del Marruecos español, desde Larache a Melilla, tomando agua con frecuencia en la Mar Chica para repostar. Este anfibio causó baja en





El 60-6 sobrevolando el campo mallorquín, en el verano de 1939.

la 3.<sup>a</sup> escuadrilla del Grupo 62-73, por orden de la Jefatura del Aire, el 8 de diciembre, pasando a depender de la escuadrilla de Dornier "Wal" de Melilla, la 3-E-70, que mandaba el capitán Enrique de la Puente Bahamonde.

Durante los primeros meses de 1939 continuó la escuadrilla de Heinkel 60 actuando contra el tráfico de cabotaje y flota pesquera de la costa enemiga, principalmente en el golfo de Valencia, para lo que, casi permanentemente, uno de los aviones se encontraba destacado en la laguna de Formentera, base avanzada sobre el litoral levantino. El 9 de enero causaron baja en la unidad, designados para cubrir otros destinos, el teniente de navío, Mariano Urzáiz, y los alféreces, Alvaro Domecq y José Ramos.

Con motivo de la sublevación de una parte de la guarnición de la isla de Menorca contra el gobierno de Valencia, el 7 de febrero, efectuó el 60-3 un reconocimiento de la isla, observando que las fuerzas levantadas en Ciudadela, plaza en la que se veían banderas nacionales, habían avanzado por la carretera de Mahón, hasta Alayor; sobrepasado este último pueblo, el avión fue recibido con fuego antiaéreo, comprobándose así que la capital de la isla se encontraba aún en manos del enemigo.

La escuadrilla que desde hacía mucho tiempo consistía en dos únicos aviones, se vio incrementada con un nuevo Heinkel 60 que le fue entregado el 8 de febrero, asignándosele el número 60-5; éste realizó su primer vuelo de guerra el día 15, llevando a cabo un reconocimiento de la costa enemiga, entre Gandía y el cabo de San Antonio, atacando con ametralladora a un falucho armado que alcanzó con su fuego al hidro, sin que ninguno de los tres impactos que recibió éste le causaran averías. Se incorporó en aquellos días a la unidad el alférez, piloto, Vicente Puigmoltó y Rodríguez de Valcárcel.

El 6 de marzo, con ocasión de haberse sublevado algunos fuertes y una parte de la guarnición de la plaza de Cartagena, fue enviado el 60-3 a reconocer el puerto y las baterías de costa, observando que posado en el agua, averiado, se encontraba un Heinkel 59 al que, en sus proximidades, el crucero Canarias protegía con fuego antiaéreo del ataque de varios cazas enemigos. El 60-3 ametralló a un remolcador que a poca distancia de la isla de Escombreras, trataba de salir del puerto, y luego de haber tomado algunas fotografías, regresó a tomar agua y repostar, a la laguna de Formentera.

El 7, cuando un convoy nacional de mercantes con tropas, protegido por cruceros y otras unidades de guerra, se dirigía a Cartagena para efectuar un

VICISITUDES MAS DESTACABLES  
DE LOS HEINKEL 60

Combates aéreos ... ..	3
Reacción antiaérea fuerte (servicios) ... ..	8
Mar gruesa y viento mayor de 60 Km./h. (serv.)... ..	20
Buques de guerra localizados ...	11
Buques contrabandistas localizados... ..	54
Buques enemigos ametrallados ...	35
Submarinos enemigos localizados ... ..	2
Accidentes con pérdida de avión y tripulación ... ..	1
Accidentes con pérdida de avión ... ..	1
Servicios fotográficos ... ..	130
Servicios de guerra, totales ... ..	275
Horas voladas ... ..	752
Millas recorridas ... ..	59.743



desembarco en apoyo de los sublevados, el 60-3 realizó un reconocimiento, observando que desde tierra se le recibía con fuego antiaéreo, y que también los barcos eran hostilizados por las baterías de costa, viéndose en torno a ellos los piques producidos por los proyectiles enemigos.

Fracasado el desembarco nacional, el convoy y las unidades de guerra que lo protegían, se retiraron, no pudiendo hacerlo el mercante **Castillo de Olite** que con averías producidas por el fuego enemigo, quedó desamparado e imposibilitado para retroceder, resultando hundido y ahogándose muchos de los hombres que transportaba, cayendo prisioneros los demás. Dos días más tarde, el 9, reconoció el 60-3 la costa, entre los cabos de La Nao y de San Antonio, tratando de conocer el paradero del transporte de tropas nacional; este servicio en el que participaron hidros de varias unidades, lo repitió el 60-3 al día siguiente, y el 13, siempre con resultado negativo.

La historia bélica de la escuadrilla quedó cancelada el día 18 de marzo, con el último servicio de guerra que llevó a cabo el 60-5, tripulado por los tenientes, Pedro González García y José Mendía Montoya que desempeñaron una misión fotográfica sobre el puerto de Alicante y de la costa entre este punto y Denia.

## VOLANDO EN CIELOS DE PAZ

En el período de paz abierto el 1.º de abril de 1939, entró la escuadrilla de **Heinkel 60** con los aviones 60-3, 60-4 y 60-5, supervivientes de la guerra, incrementado en los primeros días de paz con el 60-6 que fue entregado por la Legión Cóndor a la Aviación Nacional. Pocos meses más tarde fue creado el **51 Grupo de Hidros** en el que, con base en Pollensa, se integraron todos los hidroaviones que entonces se encontraban en servicio, con la única excepción de los **Dornier "Wal"**. Los **Heinkel 60**, junto a los **Heinkel 59** formaron la 52 escuadrilla del nuevo grupo; este material, muy maltratado por la larga y dura campaña que acababa de terminar, sacó a relucir toda suerte de achaques, síntoma de una decadencia que la necesidad de cumplir sus cometidos, se había disimulado durante los últimos meses de la guerra; no obstante, la situación internacional, con Europa en guerra y el Mediterráneo convertido en principalísimo teatro de operaciones, obligaba a estos restos de nuestras gloriosas escuadrillas de hidros, a mantener una permanente vigilancia de las aguas

Dos Heinkel 60, fondeados en la base de El Atalayón, en la Mar Chica, el 18 de junio de 1937. Junto a ellos, en el agua pueden verse un Cant Z 501 del 2-G-62, un Dornier "Wal" del 1-G-70, y un Cant Z 506, civil, del *Ala Littoria*.





españolas, amenazadas por quienes trataban de crear dificultades a nuestra ya de por sí difícil neutralidad. Pero las averías eran cada vez más frecuentes, y más largos los períodos que los aviones habían de permanecer en el suelo; en los **Heinkel 60** los flotadores creaban muchas dificultades que el taller de la base había de resolver con medios de fortuna, pues ya no había repuestos de ninguna clase.

El 18 de junio de 1940, encontrándose el 60-5 efectuando un reconocimiento al sur del archipiélago, tripulado por el teniente José Romero Ruiz y el cabo, radio, Jaime Morro Llabrés, sufrió una avería de motor que le forzó a posarse en el mar, a unas 10 millas al sur de Formentera; luego de una fatigosa búsqueda en la que participaron los **Cant-Z 501** y **506B**, fue localizado por el 53-2, pilotado por el capitán Ignacio Ansaldo Vejarano, y recogidos los tripulantes cuando llevaban treinta horas con el avión en el agua, en perfecto estado, por la lancha **Pollensa** que remolcó al hidro a la base.

En 1942, muy afectados por la corrosión, fueron dados definitivamente de baja el 60-3 y el 60-4 (52-3 y 52-4, respectivamente, en la nueva denominación); los dos **Heinkel 60** supervivientes, 52-5 y 52-6, vieron reducida su actuación, casi exclusivamente, a cortos servicios fotográficos, cooperación con las baterías antiaéreas del archipiélago, y vuelos de entrenamiento y escuela.

Cuando en 1944 —ya con la denominación "HR-2" que les adjudicó el Estado Mayor del Aire— se constituyó el **Regimiento núm. 51**, fueron integrado en él el HR2-5 y el HR2-6, formando con los seis **Romeo 43** (HR-7), que se acababan de adquirir, la 1.<sup>a</sup> escuadrilla del 2.<sup>o</sup> escuadrón, de "reconocimiento próximo", mandada por el capitán Ramón Piñeiro.

El final del HR2-5 tuvo lugar el 26 de octubre de 1945, al despegar en su vuelo de **suelta** el alférez José Pallarés Torres, que con otros oficiales pilotos del entonces recién creado **Grupo 52** de hidroaviones **Heinkel 114**, había sido agregado a la base de Pollensa para efectuar un curso abreviado de hidros ligeros; el avión se fue al aire, corto de velocidad, y el piloto, sin considerar la altura de la cabina con relación al agua, ni la posición relativa de los flotadores, cedió palanca más de lo conveniente, para embalar el avión, y tocó el agua con la punta de los flotadores, con un ángulo de incidencia excesivo; el hidro capotó, quedando destruido, sin que el piloto sufriera lesiones de importancia.

El HR2-6, último superviviente de la **Escuadrilla 60**, aunque murió prestando servicio, tuvo un final silencioso y alejado de toda espectacularidad; quizás sintiendo cierta vergüenza de ser el único de los **Heinkel 60** españoles que no había participado en acciones de guerra, y tener en consecuencia el "Valor: se le supone", quiso morir modestamente. Encontrándose en la isla de Menorca desempeñando una misión fotográfica, durante la noche del 27 al 28 de agosto de 1948, mientras permanecía amarrado a una boya en la base auxiliar de Cala Fornells, se levantó un violento temporal con fuerte viento que lo volcó y lo hundió. El amanecer lo encontró invertido y semisumergido, enseñando los pulidos redientes al cielo, azul y radiante después de la tormenta. ■

