

Notas aclaratorias de la identidad de algunos aviones “esquivos”

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro del IHCA

Afortunadamente, hace ya unos cuantos años que, tanto en España como en otros países, vienen viendo la luz pública trabajos sobre la intervención de la aviación en los dos bandos enfrentados durante la última contienda civil española. Pero, en cambio, creemos que han sido escasos –aunque, la verdad sea dicha, de aceptable calidad, en general, en el caso de los españoles– aquellos en los que, de forma monográfica, se nos han dado a conocer datos y detalles precisos y concretos sobre algunos de los modelos de aviones de los contendientes. Y lo mismo puede decirse con respecto a algunos de los “más pesados que el aire” que han ostentado la cruz de San Andrés en tiempos más recientes.

Estamos convencidos de que, al igual que nos pasó a nosotros tras haber leído con avidez esas obras, no habrán sido pocos los lectores que no hallaron respuesta para algunas de las dudas que les “atormentaban”. Así, pues, con el objetivo de poner nuestro granito de arena para tratar de que, al menos para algunos de ellos, ese “tormento” les resultase más llevadero, nos planteamos la realización del presente trabajo en cuanto obtuvimos las pruebas documentales que nos faltaban para tratar de desentrañar algunos de los enigmas que todavía persisten.

Dado el interés de quien esto escribe por dos de los modelos de caza alemanes que, además de sobrevivir a la guerra y servir en el Ejército del Aire hasta los años cincuenta, fueron durante algunos años no sólo los más avanzados (por supuesto, en comparación con los otros de que se disponía en España), sino de los más enigmáticos, al menos en ciertos aspectos, por ellos vamos a empezar. Se trata de los Messerschmitt Bf 109 y Heinkel He 112.



MESSERSCHMITT BF 109

Aunque parezca increíble que todavía hoy, en pleno siglo veintiuno, sigamos sin conocer muchos aspectos de la historia de nuestros Bf 109, la realidad sigue siendo terca y huidiza. Por más que, durante años, hayamos buscado en todos los organismos de España en los que pensábamos que podríamos encontrar documentos fehacientes que por fin nos permitieran saber “algo más” sobre estos aviones, hemos de confesar abiertamente que el resultado de nuestras pesquisas no ha podido ser más desalentador: haberlos, los hay, y muy interesantes, pero, desgraciadamente, en ellos nada se dice, por ejemplo, sobre cuestiones tan importantes e interesantes como cuántos ejemplares hubo de cada versión, cuántos sobrevivieron a la guerra y sirvieron en nuestro Ejército, cuáles fueron los prototipos que estuvieron en España y fueron probados por la Legión Cóndor, etc.

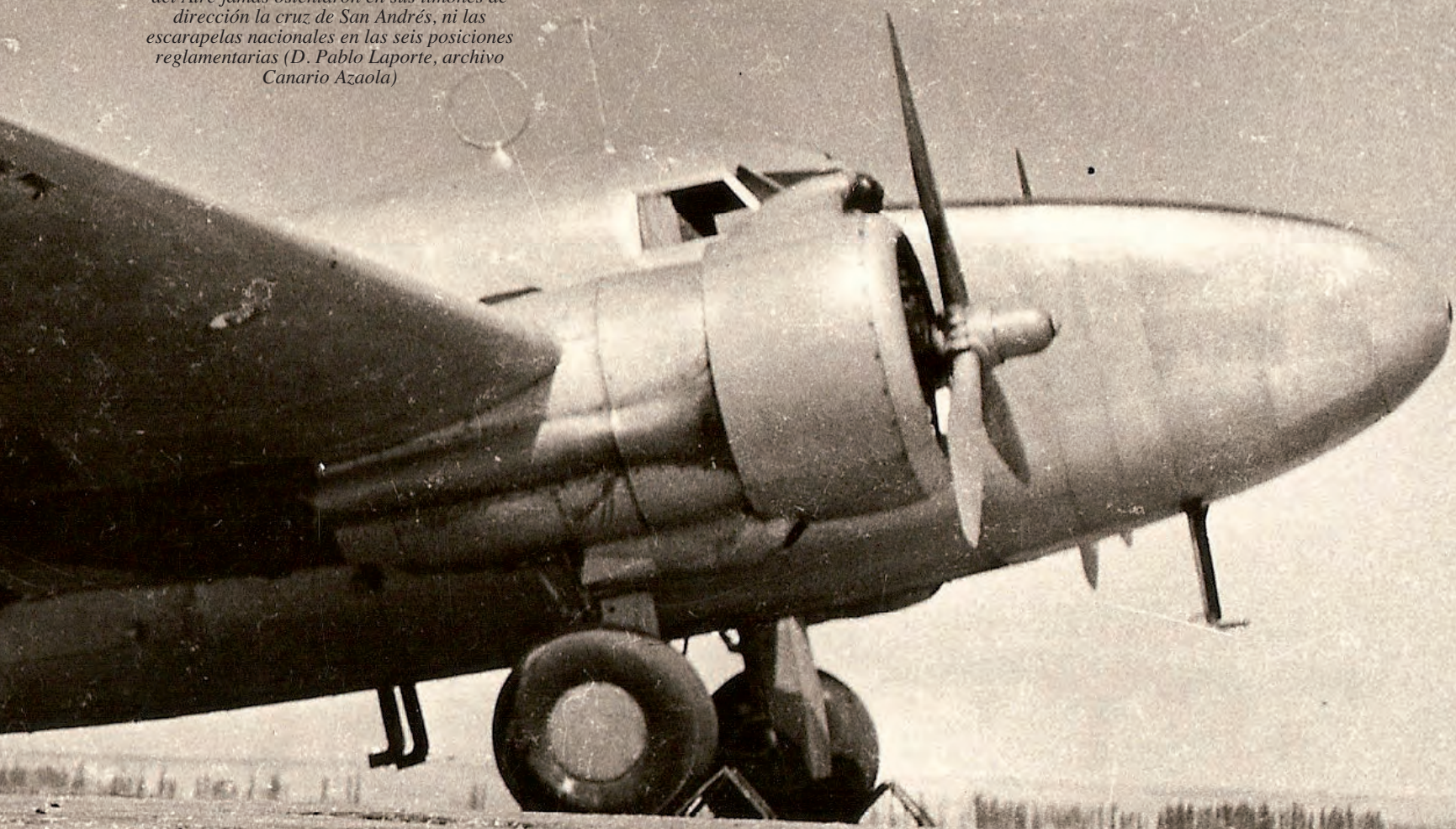
Así, pues, mucho nos tememos que bastantes de las interrogantes que, a algunos investigadores y a no pocos aficionados y amantes de la historia de nuestra aviación militar, llevan años “atormentándonos” seguirán haciéndolo. Pero, acabamos de decir que bastantes, pero no todas ...

Y así es, pues a una, al menos, sí vamos a ponerle “coto” a continuación, y, a otras, vamos a intentarlo.

En cuanto a la primera, vamos a aclarar cuáles fueron los prototipos del Bf 109 que estuvieron en España durante la guerra civil. Ello va a ser posible, gracias a la inestimable ayuda de Günther Ott, entrañable amigo del autor de estas líneas y gran investigador, quien, cuando le hablamos de nuestros planes para escribir el presente trabajo, no sólo puso a nuestra disposición su excelente archivo aeronáutico, sino que, además, generosamente, se ofreció a buscar más documentos en los archivos oficiales de su país.

Gracias a los documentos del Ministerio del Aire del Tercer Reich encontrados y aportados por Günther, podemos afirmar que los prototipos que la Legión Cóndor tuvo en sus filas fueron tres, concretamente los Bf 109V3, V4 y V6, cuyos números de fabricación y matrículas alemanas eran los 760, 878 y 880 y D-IOQY, D-IALY y D-IHHB, respectivamente.

Parece ser que los “Lodestar” (T4) del Ejército del Aire jamás ostentaron en sus timones de dirección la cruz de San Andrés, ni las escarapelas nacionales en las seis posiciones reglamentarias (D. Pablo Laporte, archivo Canario Azaola)





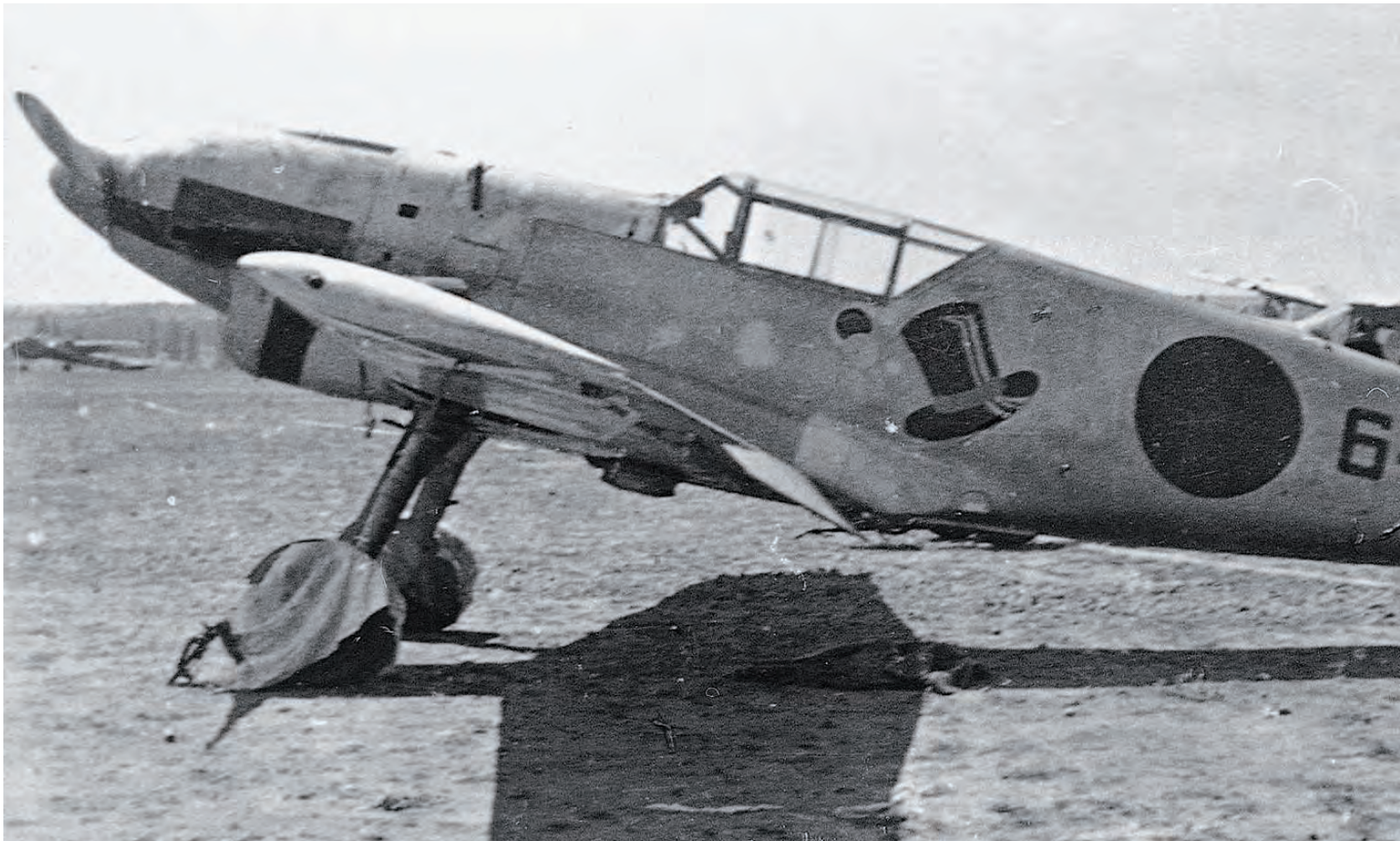
En esta instantánea del He 112 V 3 5-1, sin duda anterior a que ocurriera el incidente mencionado en el texto, puede verse que su hélice era tripala (Vía Günther Ott).

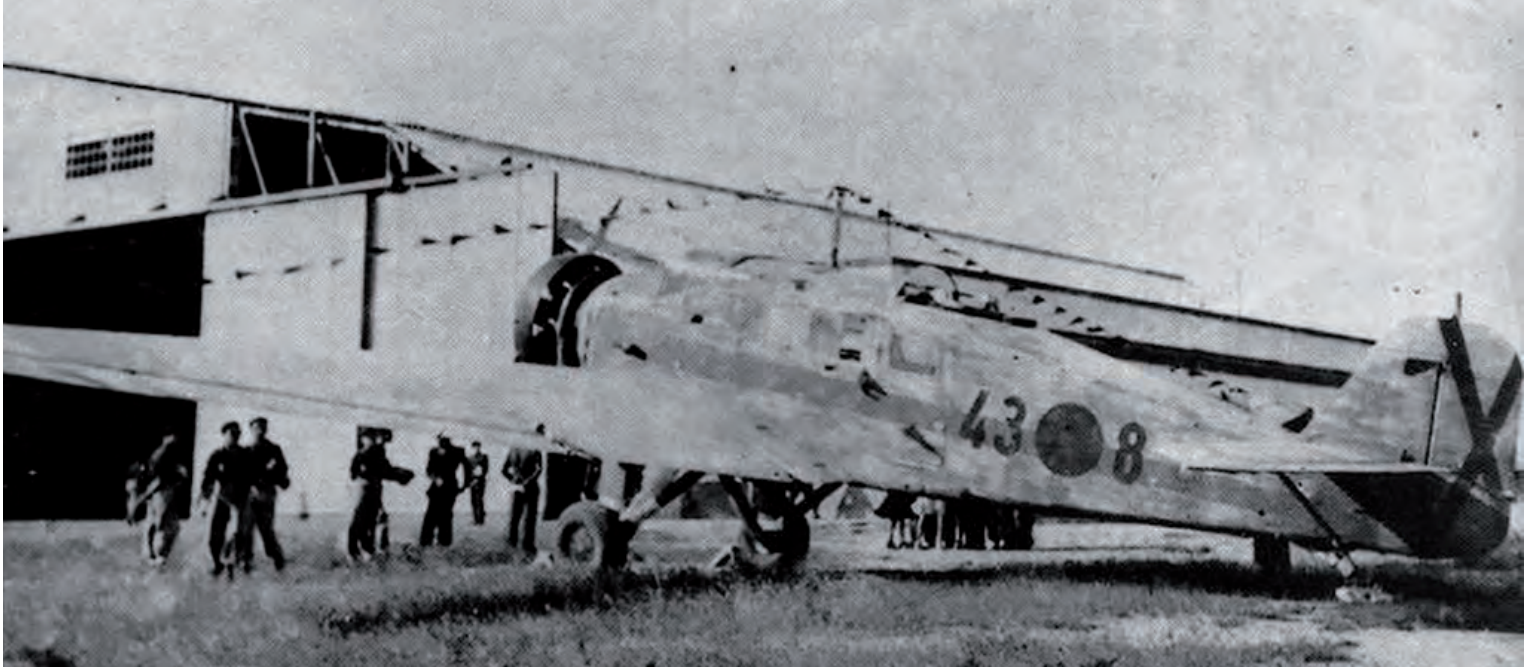
Como en más de una ocasión hemos afirmado en estas mismas páginas, no somos investigadores de la aviación durante la guerra civil, sino del material y las unidades Ejército del Aire. Por ello, y porque siempre procuramos ser fieles a aquello de “zapatero, a tus zapatos”, no vamos a entrar en más disquisiciones sobre estos tres ejemplares, aunque bien es cierto que no deseamos cometer la torpeza de dejar de exprimir al máximo la información que los documentos de que disponemos contienen.

En el documento denominado *RLM/LC Flugzeugentwicklungsprogramm* (que podríamos traducir por Plan de Desarrollo de Aeronaves del Ministerio del Aire alemán) y fechado el 1 de abril de 1937, así como en documentos similares de fechas anteriores y posteriores, se emplea el eufemismo *Flugzeug für Sonderzweck abgerufen* (avión destacado para una misión especial) al referirse a los citados prototipos, para indicar que habían sido enviados a España para su evaluación. Además, se especifica que los tres estaban armados con dos ametralladoras M.G. 17.

Por otro lado, en el informe técnico titulado *Technischer Erfahrungsbericht an Fluggerät VK/88 in der Zeit vom 1.12.36 bis 15.1.37*, de fecha 15 de enero de

No nos cabe duda de que este “Messer”, con la matrícula 6-3, era el prototipo V 6 (SHYCEA)





He aquí el Junkers W 34 43-8, que años después sería el L.14-23 (SHYCEA)

1937, se afirma que el V3 estaba equipado con un motor Jumo 210C y una hélice Schwarz ¡tripala!, y el V4 con un Jumo 210B y hélice bipala. Del V6 no se habla en dicho informe porque, evidentemente, todavía no había llegado a España; no obstante, en el documento mencionado en el párrafo anterior se especifica que su motor era un Jumo 210B.

Aunque no nos cabe la menor duda de que las matrículas militares que ostentaron en España estos tres prototipos fueron las 6-1, 6-2 y 6-3, desconocemos si al V3 le correspondió la 6-1 y al V4 la 6-2 o viceversa, ya que, lamentablemente, en la mencionada documentación alemana nada se dice a este respecto. De cualquier forma, dado que en las pocas fotografías que hemos visto del 6-1 éste aparece siempre con hélice bipala, nos inclinamos, en principio, a pensar que fuera el V4.

Bien, pasemos ahora a tratar de analizar un aspecto de la historia de este modelo que resulta mucho más “resbaladizo”, pues, ante la falta de documentos contundentes, nos vamos a permitir exponer la tesis a la que hemos llegado tras haber analizado otros muchos que no lo son y haber consultado fuentes bibliográficas que nos han parecido suficientemente serias. El aspecto en cuestión, que en realidad se subdivide en tres, es el relativo a la cifra total de los Bf 109 que llegaron a España, a sus matrículas y a las versiones a las que pertenecían.

En cuanto a la cifra total, creemos que Lucas Molina Franco y José María Manrique García¹ han demostrado fehacientemente que fueron 139, y que Jesús Salas Larrazábal —a quién casi nadie hizo caso— estaba en lo cierto cuando, hace ya muchos años, adelantó esa misma cifra. Así que nosotros la aceptamos sin ninguna reserva y con el convencimiento de que el hecho de que algunos aviones fueran devueltos a Alemania en nada contribuye a desvirtuarla. Pero, entonces, surge de forma inmediata la pregunta siguiente: ¿por qué, habiendo sido 139 aviones, únicamente fueron matriculados 131, dado que la matrícula más alta fue la 6-131?

Bien, ahora es cuando, para dar respuesta a esta cuestión, vamos a exponer nuestra tesis. Interpretado ese hecho de forma acrítica, parecería evidente que faltaban ocho matrículas, lo que podría interpretarse en el sentido de que, por algún motivo, ocho aviones no tuvieron ninguna. Pero, en nuestra opinión, dicha interpretación es errónea, pues fueron 139 aviones y sí que hubo 139 matrículas, es decir, que cada avión tuvo la suya, ya que hubo ocho de aquellas que fueron asignadas dos veces, es decir, que cada una de ellas fue ostentada por dos aviones distintos.

A esta conclusión hemos llegado, asumiendo, por un lado, que, sin contar los prototipos, los primeros quince aviones que vinieron a España eran de la versión Bf 109A (y casi con absoluta certeza de la variante A-0), con hélice Schwarz de madera, palas anchas y con buje cubierto, es decir, sin que a través de ella pudiera dispararse una ametralladora. Estos ejemplares habrían estado matriculados desde el 6-4 hasta el 6-18, con números de pequeño tamaño y sin estar separados los dos grupos de dígitos de que constaban por el círculo negro del fuselaje, sino por un guión.

Por otro lado, hay muchas pruebas fotográficas en las que algunos de esos “mis-mos” aviones aparecen con hélices VDM, metálicas, de palas estrechas y con buje apto para albergar el tubo de una ametralladora. Y, además, los números de sus



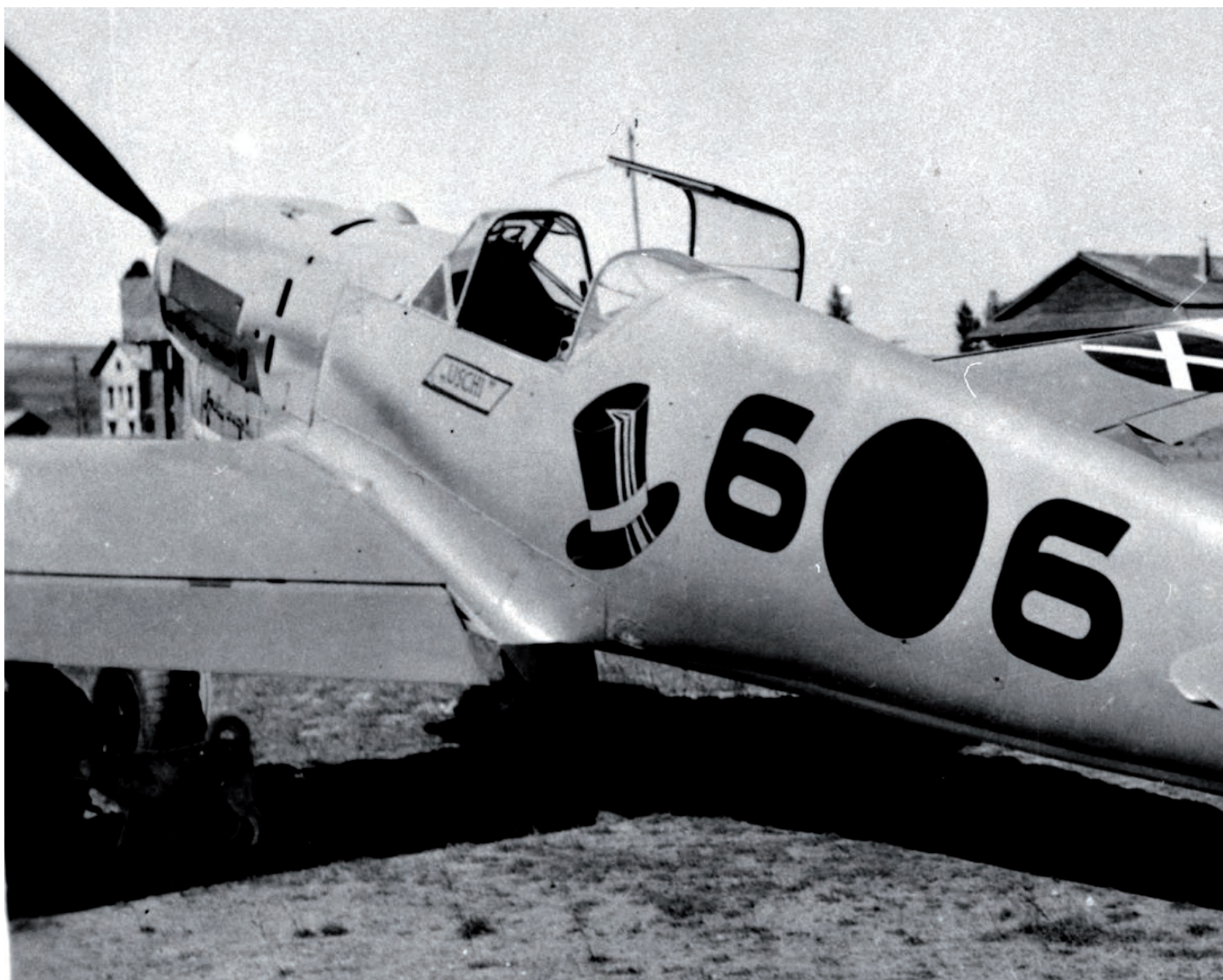
¹Legión Cóndor. *La Historia Olvidada*. La Máquina y la Historia, nº 23. Quirón Ediciones, Valladolid. 2000.

matrículas son de bastante mayor tamaño y están separados por el círculo negro. En la literatura consultada, los diversos autores afirman que el nuevo aspecto de estos ejemplares era debido, simplemente, a que, en España, se les había sustituido la hélice Schwarz de madera por una VDM metálica y, coincidiendo con ello, se había aprovechado para modificar el aspecto de sus matrículas e, incluso, para aplicar pintura de camuflaje a algunos de ellos. Pero nosotros disentimos totalmente de esa opinión, pues creemos que unos y otros eran aviones distintos, de diferentes versiones y variantes, y que habían salido de fábrica y llegado a nuestro país con dichas diferencias, y que cuando fueron perdiéndose (ya sea por accidente o en combate) o devueltos a Alemania, sus matrículas fueron asignadas, por segunda vez, a otros aviones, procedentes de fábrica o de unidades de la Luftwaffe. Entre otras cosas, porque ¿qué sentido práctico tendría, en plena lucha por lograr el dominio en el aire, mantener en tierra durante un tiempo precioso ocho aviones de este tipo para introducirles esos cambios?

Hasta el momento de redactar las presentes líneas, habíamos detectado en el intervalo de matrículas antes citado la existencia de cuatro duplicadas: las 6-6, 6-10, 6-16 y 6-17; todas ellas, ostentadas primero por Bf 109A y después por Bf 109B-1. Y, además, también nos consta que la 6-3 lo fue primero por el prototipo V6 y, después, por un ejemplar de la versión B-1. Así, pues, sólo nos quedaría por averiguar cuáles fueron las otras tres.

En cuanto se refiere a las versiones de los 139 aviones que recibió la Legión Cóndor, lamentamos estar, una vez más, en desacuerdo con las opiniones dadas hasta ahora por quienes han escrito sobre ellos. Todos coinciden en afirmar, con mayor o menor grado de rotundidad, pero sin aportar ningún documento probatorio, que eran de las B-1 y B-2, C-1, D-1 y E-1 y E-3.

La matrícula 6-6 fue ostentada por dos Bf 109 distintos: un Bf 109 A 0, primero, y un Bf 109 B 1, después. El ejemplar que aparece en esta foto fue, en nuestra opinión, el segundo que la lució, pues los dígitos eran de gran tamaño y su hélice era metálica (SHYCEA)



NÚMERO DE FABRICACIÓN	MATRÍCULA ALEMANA	MOTOR	FECHA DEL PRIMER VUELO
883 (V9 A-0)	D-ITGE	Jumo 210D	31-12-1936
995	D-IPLA	Jumo 210B	09-01-1937
996	D-IVSE	Jumo 210B	08-01-1937
997	D-IZQE	Jumo 210D	12-01-1937
1000	D-IMTY	Jumo 210D	22-01-1937
1002	D-IQMU	Jumo 210B	28-01-1937
1003	D-IVTO	Jumo 210B	28-01-1937
1004	D-ILZY	Jumo 210B	02-02-1937
1005	D-IJFY	Jumo 210D	05-02-1937
1006	D-IBLE	Jumo 210D	04-02-1937
1007	D-IH DU	Jumo 210D	10-02-1937
1008	D-IYTY	Jumo 210D	12-02-1937
1009	D-IOMY	Jumo 210D	16-02-1937

Con respecto a la generalmente aceptada subdivisión de la versión B en las variantes B-1 y B-2, y ante la falta de documentos oficiales fehacientes, creemos que debemos dejar constancia aquí de que los autores germanos Willy Radiger y Walter Schick –que, a juzgar por los datos que incluyen en su obra², creemos que han tenido acceso a documentación de la compañía del profesor Messerschmitt, pues el primero de ellos fue empleado de ésta y estaba especializado en el modelo que ahora nos ocupa– afirman rotundamente que la única variante de la versión B fue la B-1, de la que hasta el 31 de mayo de 1938 se habían fabricado 341 ejemplares. Además, aportan, también, datos muy interesantes, y creemos que inéditos, sobre los Bf 109A (sobre los que afirman que, en total, se construyeron veinte o veintidós, la mayoría de los cuales fue entregada a la Cónдор) y aciertan al especificar cuáles fueron los prototipos probados por ésta. Así, pues, teniendo todo lo anterior en cuenta, nos atrevemos a afirmar que los aviones que en España han sido conocidos como Bf 109B-1 no eran tales sino Bf 109A, y que los mal llamados Bf 109B-2 eran en realidad Bf 109B-1.

En relación con las versiones C y D, hemos de admitir como indudable, pues existen fotografías que lo corroboran, el hecho de que en España actuaron ejemplares equipados con motores Jumo 210 y armados con una ametralladora en cada ala, aparte de las habituales de morro; precisamente este armamento complementario constituye el principal elemento externo que permite diferenciarlos de los de la versión B. Ahora bien, ¿debemos aceptar sin que nadie lo haya demostrado hasta ahora que estuvieron aquí aviones de ambas versiones? Nosotros creemos sinceramente que no, puesto que no descartamos la posibilidad de que todos los de cuatro ametralladoras y motor Jumo 210 fueran únicamente de una de esas versiones.

Sobre la subdivisión de la versión E en las variantes E-1 y E-3 nada tenemos que objetar, pues hay pruebas gráficas más que de sobra para aceptarla.

Para terminar con los Bf 109, podemos observar en el cuadro 1 los aviones de la versión A-0 que, según los citados autores alemanes, sirvieron en nuestro país.

De ser ciertos estos datos –y no tenemos motivos para dudar de que lo sean–, también habrían estado en España otros dos prototipos, el de la serie experimental A-0, es decir, el V9, y el V12, de la serie experimental B-0 –que ellos dan como seguro que vino a España, por barco–, cuyo número de fabricación era el 809, que ostentó la matrícula germana D-IUDE, que tenía como planta motriz un Jumo 210D y que realizó su primer vuelo el 8 de enero de 1937. Por tanto, faltaría un ejemplar para completar la lista de los quince primeros, el cual podría ser el D-IXZA (V10 A-0, W.Nr. 884, motor Jumo 210D y fecha de primer vuelo el 30-12-1936) o bien el D-IMRY (W.Nr. 994, Jumo 210B y 06-01-1937).

En cuanto a los ejemplares que sobrevivieron a la guerra y sirvieron en el Ejército del Aire se refiere, de ellos hablaremos largo y tendido en un próximo trabajo.

HEINKEL HE 112

Sobre los ejemplares de este modelo recibidos por la Aviación Nacional ya hablamos hace algún tiempo en estas páginas y dejamos constancia suficiente de que fueron diecinueve. Entonces ya mostramos nuestras dudas sobre la identidad del primero de los dos prototipos que evaluó la Legión Cónдор –al que se le asignó la matrícula 5-1 en España–, pues del segundo no nos cabía, ni nos cabe, la menor duda de que fue el V9 (Werknummer 1944).

En la presente ocasión tenemos la gran satisfacción de comunicar a nuestros lectores que, por fin, ya conocemos la identidad de dicho primer prototipo, y que



²Messerschmitt Bf 109A-E. Development, testing, production. Schiffer Publishing Ltd. 1999.

ésta no se corresponde con la de ninguno de los candidatos sugeridos por diversos autores. Exactamente, fue el V3 (WerkNummer 1292, D-IDMO), tal como se pone de manifiesto, igualmente, en los documentos alemanes anteriormente mencionados.

En ellos se afirma, además, que este ejemplar estaba equipado con un motor Jumo 210 C, una hélice Schwarz tripala de paso variable y un cañón MG C30, y que hasta el día de la fecha del informe (recordemos que era el 15 de enero de 1937) había realizado, aproximadamente, 25 horas de vuelo. También se dice que “durante los primeros vuelos se desprendió la compuerta de la pata izquierda del tren de aterrizaje” y que “los repuestos que hemos conseguido aquí no son duraderos, puesto que no se dispone de chapas metálicas de Elektron”. En relación con este incidente, y dado que existen fotografías de este avión en las cuales aparece con una hélice tripala, mientras que en otras lleva una bipala, quizás no debemos descartar la posibilidad de que en aquella ocasión la citada pieza dañara la hélice y que, ante la inexistencia de una Schwarz tripala de repuesto, se optara por montar una bipala. En fin, cualquiera que fuera el motivo de la sustitución, lo cierto es que primero estuvo dotado de la tripala y después de una bipala. En este sentido, no debemos olvidar que cuando este avión resultó accidentado en Escalona del Prado (Segovia) el 19 de julio de 1937 llevaba una hélice de dos palas.

Por último, la posibilidad, apuntada por un autor rumano, de que también hubiera venido a España un tercer prototipo, debemos rechazarla, puesto que hasta ahora no ha aparecido ningún documento que la sustente.

Otro avión de origen germano que todavía hoy sigue dándonos quebraderos de cabeza es el Junkers W 34.

Ellos son debidos, como nos sucede con otros muchos modelos, a que “no nos cuadran las cuentas”. Veamos. Según el Ministerio del Aire del Tercer Reich, a España vinieron seis ejemplares para la Legión Cóndor, a los que, en nuestra opinión, hemos de sumar el que la Aviación Hispana adquirió para uso del general Queipo de Llano y cuya matrícula en nuestro país fue la 43-3. Es decir, siete, en total, numerados del 43-1 al 43-7, de cada uno de los cuales existen documentos gráficos probatorios. Entonces, ¿cómo se explica que existiera uno cuya matrícula era la 43-8?

Quizás la explicación estribe en que, ante el hecho documentado de que los dos Northrop Delta capturados en el “Mar Cantábrico” habían sido numerados 43-4 y 43-5, a otros tantos W 34 les fueran asignadas nuevas matrículas, para evitar esa duplicidad, y que una de éstas fuera precisamente la 43-8. Pero, entonces, ¿cuál habría sido la otra? O, tal vez, en que ese cambio se llevara a cabo cuando ya había dejado de existir el Delta 43-4 –que parece ser que estuvo poco tiempo en activo–, con lo que únicamente habría sido rematriculado un W 34, que de 43-5 habría pasado a ser el 43-8.

Por otro lado, ya después de la guerra la cosa se complica aún más, pues si el lío no era ya suficiente, aparecen otros dos: el 43-22 y el 43-23. Desde que por primera vez tuvimos constancia de su existencia, pensamos que tenían que ser dos de aquellos siete, pero con nuevas matrículas; así que desde entonces hemos tratado de encontrar algún documento con el que respaldar nuestra tesis. Y lo hemos hallado, aunque, en honor a la verdad, hemos de puntualizar que sólo en relación con el que primero fue 43-23 y más tarde (desde el 2 de noviembre de 1945) L.14-23.

Pues bien, parece que no estábamos equivocados, ya que, en efecto, este avión era el antiguo 43-8 (¡qué casualidad!) y L.14-8, que fue dado de baja en el Servicio el 29 de septiembre de 1947 y cuyos restos fueron utilizados por la Maestranza Aérea de León para, con materiales procedentes de otros W 34 y piezas de repuesto, construir un nuevo avión, al que el 14 de noviembre de ese año le fue asignada la matrícula L.14-23. Aquella baja fue como consecuencia de haber sido “embestado” en tierra, en el aeródromo de Getafe, el 6 de junio del año anterior, por el “Chirri” C.1-349 (21-37) del Regimiento de Caza nº 21, pilotado por el teniente José Mateos Recio, y haber quedado con un porcentaje de desperfectos equivalente al 30% de su valor total.

Por cierto, en su nueva “encarnación” tuvo una vida un tanto accidentada, pues sufrió un par de accidentes serios. Tras el primero, fue reconstruido en esa maestranza y dado de alta en el Servicio, como L.14-23B, el 31 de julio de 1950. Pero del segundo no consiguió “recuperarse”. Ocurrió éste el 25 de agosto del año siguiente, cuando, estando destinado en el Grupo del Estado Mayor, en el cual ostentaba el indicativo 91-19, y yendo tripulado por el comandante Francisco López Mayo, piloto, el sargento mecánico Antonio Miranda Cordero y el cabo radio Luis Costea Pereira, que afortunadamente resultaron ilesos, hubo de efectuar un aterrizaje forzoso seis kilómetros al oeste del aeropuerto de Labacolla, por habersele parado el motor.

Para terminar esta primera entrega sobre aviones de origen teutón, sólo nos resta aseverar que el primer Junkers Ju 87 Stuka que voló en nuestros cielos fue el cuarto prototipo (V 4), el cual vino equipado con un motor Jumo 210D y hélice tri-

El He 112 V 3 con hélice bipala. Obsérvese que a ambas patas del tren principal les faltan las láminas metálicas inferiores, es decir, las que cubrían las ruedas cuando el tren estaba replegado (Cortesía de Günther Ott)

pala Junkers-Hamilton, y empezó a actuar en apoyo del Ejército del Sur el 18 de diciembre de 1936.

Bien, pasemos ahora a dedicar nuestra atención a los años cincuenta y a un par de modelos estadounidenses que, por su efímera estancia en España, dejaron tras de sí cierto halo de misterio: el Lockheed Lodestar y el Fairchild C-119F Flying Boxcar.

LOCKHEED 18 LODESTAR

De él habló nuestro amigo y compañero Rafael de Madariaga en estas mismas páginas⁹ hace ...¡¡¡Dios mío, hace ya veintitrés años!!! En su interesante trabajo, Rafael nos ilustró acerca de las vicisitudes relativas a su adquisición por la CANA y su llegada a España, así que hoy vamos a tratar de complementar lo que él nos dijo, aportando una serie de datos y detalles sobre su corta existencia en el seno del Ejército del Aire.

En primer lugar, hemos de decir que, en efecto, tal como apuntaba Rafael, los once aviones y los escasos repuestos existentes fueron adquiridos por nuestro Ejército, y añadimos que por un total de 9.543.182 pesetas. La adquisición fue ordenada por el Ministro del Aire, que a la sazón lo era D. Eduardo González-Gallarza, con fecha 12 de noviembre de 1949.

Antes de que se llevara a cabo la recepción de los T.4 (pues tal fue denominación que les correspondió en nuestro Ejército por ser aviones de transporte) por la comisión militar nombrada al efecto, CANA les efectuó una pequeña revisión en Barajas, con el fin de que pudieran trasladarse en vuelo a Maticán, a cuya Escuela Superior del Vuelo habían sido destinados.

Las entregas comenzaron el 1 de febrero de 1950 y concluyeron el 9 de enero de 1951, si bien sólo consiguieron llevarse a cabo las de diez aviones, puesto que el T.4-10 no llegó a incorporarse a la base charra, dado que, el 4 de enero, cuando despegaba de Barajas para hacerlo, se le paró un motor y se precipitó al suelo, quedando destrozado y segando la vida de sus dos tripulantes, el capitán Agustín Nuevo Fernández y el cabo primero mecánico Francisco Bellido Sánchez. El avión fue dado de baja en el Servicio el 14 de febrero de 1952 y sus restos trasladados a Maticán en camión.



Cuadro nº 2

Nº FABRICACIÓN	MATRÍCULA USAAF	VERSIÓN	MATRÍCULA RAF MATRÍCULA BOAC	MATRÍCULA ESPAÑOLA	OBSERVACIONES
2020	42-53504	C-56D	AX756 G-AGCN		N9933F Minnesota Airmotive
2021	42-53505	C-56D	AX758 G-AGCO		
2068	42-53499	C-56C	AX720 G-AGCU		N9932F Minnesota Airmotive
2077	42-53501	C-56C	AX765 G-AGCY		
2143	41-29626	C-59	EW976 G-AGIL		
2144	41-29627	C-59	EW977 G-AGIM	EC-AED, T.4-3	N9926F Minnesota Airmotive
2147	41-29635	C-60	HK851 G-AGEH	EC-ADT, T-4-4	N420H Minnesota Airmotive
2151	41-29630	C-59	EW980 G-AGIG	EC-AEA, T.4-7	N9928F Minnesota Airmotive
2152	41-29631	C-60	EW984 ¿?		N9930F Minnesota Airmotive
2153	41-29632	C-59	EW982 G-AGJH ¿HK855? ¿?		

Una vez en la base salmantina, se procedió a poner a punto los diez restantes, pero en las revisiones a que fueron sometidos se observó que tanto el estado de las células como el de los motores eran lamentables, por lo que se tomó la decisión de enviarlos a la Maestría Aérea de León, para que allí se les realizara una revisión más a fondo. Pero, nuevamente, la mala fortuna quiso que, el 30 de noviembre de 1950, cuando el T.4-5, tripulado por el capitán José María Cruzate Espiell, piloto, y el cabo primero mecánico Juan Martín Guillén, se dirigía de Matacán a León, tuviera en vuelo una avería en el sistema hidráulico y que, a consecuencia de ella, al aterrizar en La Virgen del Camino, el avión no frenara y se le fuera contra el T.4-6 que allí estaba aparcado. Resultado: ambos con daños equivalentes al 60% y al 70% de su valor total, respectivamente, y propuestos y dados de baja el 15 de diciembre y el 31 de marzo de 1951. Y no serían los últimos, pues sabemos que, además, el T.4-2 tuvo un accidente (sobre el que carecemos de más detalles) en Matacán el 12 de mayo de 1952, cuando iba pilotado por el capitán Natalio Ferrán Gómez.

El caso es que, hechas las pertinentes revisiones en León, los resultados fueron aún más descorazonadores, ya que, por un lado, la inmensa mayoría de las piezas fundamentales se hallaban “fuera de límites” y tenían que ser sustituidas, y, por otro, los depósitos de combustible tenían fisuras y debían ser emplastecidos.

Aunque fueron muchas las gestiones realizadas para poder poner en vuelo los aviones (una de las cuales fue la de adquirir, para obtener repuestos, cuatro motores de una Fortaleza Volante; suponemos que serían los de uno de los B-17 que habían caído en España durante la guerra mundial), lo cierto es que los esfuerzos efectuados para conseguirlo resultaron vanos. Así, en un informe fechado el 23 de diciembre de 1953, el coronel jefe de la Maestría Aérea de León afirmaba que tres de ellos ya habían sido propuestos o dados de baja, que de uno se estaba pendiente de la resolución de la junta técnica de dicho establecimiento para proponerlo y que los siete restantes seguían pendientes de revisión.

Finalmente, esos ocho últimos fueron dados de baja en el Servicio el 21 de abril de 1954, a propuesta de la citada Maestría, y posteriormente vendidos a la compañía estadounidense Minnesota Airmotive, la misma que años después “embarcó” y dejó tirada a CASA con el C-202B Halcón.

Tras haber consultado diversas fuentes bibliográficas de Estados Unidos, Gran Bretaña y Nueva Zelanda (donde acabaron su existencia varios de ellos) con el fin de saber algo más sobre su vida anterior y posterior allende nuestras fronteras, hemos podido reunir los datos que figuran en el cuadro nº 2, los cuales, aunque nos tememos que no son fiables al cien por ciento, sí creemos que se aproximan bastante a lo que puede haber sido la realidad.

³Aeroplano nº 4, año 1986.



Este "Lodestar", del que por desgracia ignoramos la matrícula, parece que tenía pulidas todas sus superficies externas (SHYCEA)

En cambio, sí "ponemos la mano en el fuego", sin temor a "quemarnos", por los datos que figuran en el cuadro nº 3.

Con respecto a sus matrículas civiles españolas, podemos afirmar que fueron pintadas en los aviones, a pesar de que CANA no llegara a cumplir los requisitos exigidos para su inscripción formal en el Registro Nacional de Aeronaves, y que todas ellas fueron asignadas posteriormente a algunas de las Stinson 108-3 adquiridas en los Estados Unidos.

FAIRCHILD C-119F FLYING BOXCAR

Muchos han sido, también en este caso, el tiempo y los esfuerzos que hemos dedicado a "desenmascarar" a los diez ejemplares de este modelo que, al amparo de los acuerdos de amistad y cooperación firmados entre España y los Esta-

Cuadro nº 3

MATRÍCULA MILITAR ESPAÑOLA	MATRÍCULA CIVIL ESPAÑOLA PREVIA	FECHA DE RECEPCIÓN POR EL EJÉRCITO DEL AIRE	FECHA EXPEDIENTE DE BAJA	FECHA APROBACIÓN DE LA BAJA
T.4-1	EC-ADX	14-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-2	EC-ADU	14-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-3	EC-AED	27-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-4	EC-ADT	27-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-5	EC-ADV	4-3-1950	15-12-1950	31-3-1951
T.4-6	EC-AEE	13-3-1950	15-12-1950	31-3-1951
T.4-7	EC-AEA	13-3-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-8	EC-AEC	13-3-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-9	EC-ADY	4-5-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-10	EC-ADZ	4-1-1951	¿?	14-2-1952
T.4-11	EC-AEB	9-1-1951	26-3-1954	21-4-1954

dos Unidos en 1953, la USAF cedió al Ejército del Aire para comenzar a renovar la flota de transporte de éste.

Que diez de la versión C-119F estuvieran en España (concretamente en Getafe y en el seno del Ala de Transporte nº 35) es innegable, como lo es, también, que algunos de ellos llegaron a ostentar nuestros distintivos nacionales y que su estancia en nuestro país fue muy corta, tanto que no llegó a durar ni un año (el 31 de diciembre de 1955 había tres en inventario, mientras que en igual fecha del año siguiente ya no aparecía ninguno). Pero, ¿cuáles fueron esos diez ejemplares?

Lamentablemente, una vez más, la inexistencia de documentos sobre este particular en nuestros archivos ha hecho que la investigación haya sido mucho más ardua y laboriosa y que hayamos tenido que efectuarla basándonos en “pruebas circunstanciales”. En este sentido, debemos confesar que siempre tuvimos ciertas “sospechas” con respecto a su procedencia. Pero, para no aburrir a nuestros pacientes lectores, vayamos al grano.

Siempre creímos que nuestros diez aviones tenían que proceder de alguna de las fuerzas aéreas de países europeos que los habían recibido de la USAF en régimen de préstamo; así que en estas centramos las primeras pesquisas. En nuestro continente, sólo recibieron antes que nosotros este modelo las Fuerzas Aéreas de Italia y Bélgica, pues, aunque Francia lo tuvo, sólo lo empleó en Indochina. Enseguida descartamos a Italia, pues pudimos obtener datos sobre la historia de cada uno de sus ejemplares y estaba meridianamente claro que la *Aeronautica Militare* jamás se desprendió de ninguno de ellos, los cuales eran, además, de la versión C-119G, no de la C-119F. Por tanto, nos centramos en los ejemplares belgas y ... ¡¡¡bingo!!!

Entre los días 24 de septiembre y de diciembre de 1952, Bélgica puso en servicio dieciocho C-119F, que mantuvo en sus filas hasta el 12 de septiembre de 1955, fecha en que se los devolvió al tío Sam, pues éste los necesitaba para llevar a cabo el proyecto *Swapshop*, de ayuda a “otros países amigos”. Esto ya nos hizo pensar que nuestras sospechas no parecían estar mal encaminadas; pero lo que resultó definitivo fue el hecho de que en 1956 ocho de ellos fueron cedidos a la Fuerza Aérea de Noruega, tras haber sido modificados a C-119G por SABENA, con lo cual eran justamente diez aquellos cuyo posterior destino ignorábamos. Y, dada la significativa coincidencia en la cifra, nos planteamos por qué no podrían haber sido éstos los nuestros.

La búsqueda ya había quedado totalmente acotada y, la verdad sea dicha, parecía que la suerte estaba de nuestra parte. Por ello, “espoleamos” a nuestros contactos belgas y nos facilitaron los números de serie, tanto del fabricante como de la USAF de sus dieciocho aviones. La cosa ya estaba muy encarrilada, pero seguía-



Uno de los diez C-119F (el 51-12694), usados previamente por la Fuerza Aérea de Bélgica, que nos entregó en Getafe la USAF (Luis Sáenz de Pazos, vía Jaime Velarde).

Nº FABRICACIÓN	USAF SERIAL	MATRÍCULA E INDICATIVO BELGA	MATRÍCULA ESPAÑOLA (*)	OBSERVACIONES
10690	51-2701	CP-10/OT-CAJ	T.9-6	
10683	51-2694	CP-3/OT-CAC	T.9-3	Existe prueba fotográfica
10685	51-2696	CP-5/OT-CAE	T.9-4	
10689	51-2700	CP-9/OT-CAI	T.9-5	
10692	51-2703	CP-12/OT-CAL	T.9-7	
10693	51-2704	CP-13/OT-CAM	T.9-8	
10695	51-2706	CP-15/OT-CAO	T.9-9	
10696	51-2707	CP-16/OT-CAP	T.9-10	
10679	51-2690	CP-17/OT-CAQ	T.9-1	
10680	51-2691	CP-18/OT-CAR	T.9-2	Existe prueba fotográfica

(*) No es seguro que la correspondencia entre las matrículas de la USAF y las españolas sea la correcta; suponemos que, como era costumbre, irían en orden creciente, en función de los estadounidenses.

mos sin tener el hilo del que tirar para llegar al ovillo. Finalmente, conseguimos ese hilo, en forma de nota manuscrita de quien esto escribe –por supuesto, tan bien guardada durante años que incluso se había borrado de su memoria, hasta que, casualmente, como siempre suele suceder, haciendo una búsqueda por otro motivo, apareció casi por arte de magia–, en la cual figuraba el número de serie de la USAF de uno de ellos, copiado de una de las fotografías que el difunto Luis Sáenz de Pazos había hecho en Getafe, cuando era Jefe de Redacción de la antigua revista AVIÓN, a la línea de nuestros C-119F. Y ¡¡¡bueno, bueno!!! resulta que era el mismo que el de uno de los belgas.

Pero, como un grano no hace granero, insistimos por esta vía y, de nuevo gracias a otra fotografía de Luis, publicada en el reciente libro de ese entrañable amigo y gran señor que es Jaime Velarde Silió⁴, conseguimos un nuevo serial de la USAF de otro C-119F español procedente de Bélgica. Ni que decir tiene que este segundo hallazgo nos llevó al convencimiento de que tuvo que ser muy probable, si no seguro, que los otros ocho ejemplares vinieran, igualmente, de Bélgica. Así, pues, a pesar de basarnos en tan parcial evidencia, nos atrevemos a asumir que los diez C-119F del Ejército del Aire fueron los que incluimos en el cuadro nº 4.

En enero de 1956, personal español participó en la base germana de Neubiberg, utilizada por la USAF, en tres cursos impartidos sobre este material: uno de familiarización con el avión, otro de familiarización con su entretenimiento y, por último, uno de familiarización con el entretenimiento del equipo de radio.

Al primero, que dio comienzo el día 9 y finalizó el 20, asistieron el comandante Alfonso Rodríguez García-Carracido, los capitanes Carmelo Ferrer Polo, José María Torres Ferrer y José Luis Balanzategui Bordenave, los tenientes Luis María Echebeste Arias, Javier González Romero, Manuel Martín-Muñoz Esperanza, Julio Camacho Sánchez-Huertas, Francisco García-Hortal García, José López-Villaseñor del Nero, Antonio Prieto Gajete, José Giner Morell, Miguel García Almenta, Antonio Girona Godó, Jesús Martín Rey, José Cadenas de Llano y James, Miguel Gracia Rivera, Manuel López Manteola, Ernesto Ruiz López-Rúa y José María Salvo Bourlange. El capitán Balanzategui y los tenientes Salvo y Ruiz López-Rúa ejercieron, además, de intérpretes.

Igualmente, asistieron a un curso similar, que se inició el 16 de enero y debía finalizar el día 27, pero que, de hecho, lo hizo trece días después, los sargentos mecánicos motoristas Juan Pedro García García, José Ruiz López, Rafael Pérez Arnáiz, Pablo Sánchez González, Joaquín Sánchez Bartolomé, Enrique Sánchez Lostado, Juan Moreno Montero, Germán Hidalgo Santos, Carlos Peral Fernández, José Muñoz Briales y Manuel González Ribón (intérprete).

Los asistentes al de familiarización con el entretenimiento del avión fueron los siguientes: teniente mecánico motorista Vidal Durán Andrada, teniente ayudante de ingeniero Juan Bey Arteaga, tenientes mecánicos motoristas Salvador Pérez García, Francisco Santos García y Daniel Rivera Segura, los brigadas mecánicos motoristas Blas García López y Manuel Tobías Lacuantegui, los sargentos Gabino Fraguas Eugenia (mecánico motorista), Manuel Fernández Sáez, Miguel Gómez Gallego y Adolfo Ortega Vielva (los tres montadores electricistas) y el cabo primero montador electricista Deogracias Santamaría García. La estancia de los sargentos y del cabo se prolongó cuatro días más, por ampliación del curso, que duró del 16 de enero al 12 de febrero. Ejercieron la función de intérpretes los sargentos Víctor Calleja Martínez (radiotelegrafista) y Fabián Tapia Aparicio (tropas y servicios).

Por último, al curso de entretenimiento del equipo de radio, cuyo inicio estaba previsto para el día 9, pero que se retrasó hasta el 16, asistió en solitario el sargento (mecánico de radio) Carlos Hugarte de Haz, quien, además, fue su propio intérprete.

⁴Aviones Españoles del siglo XX. Fundación Infante de Orleans, 2008.