

Henschel Hs 126 en España, de su bautismo de fuego al fin de una especie

JOSÉ MIGUEL SALES LLUCH
JUAN CARLOS SALGADO RODRÍGUEZ
Fotografías: colección de los autores, salvo mención



Los Hs 126 19-7, 19-6 y 19-5 sorprendidos en el aeródromo de Sanjurjo (Zaragoza), durante la parada celebrada el 1 de marzo de 1939.



El Breguet XIX nº 133, uno de los ejemplares construido bajo licencia por CASA en Getafe (Madrid)

PRECEDENTES

En julio de 1936, los veteranos Breguet XIX, procedentes de Francia o contruidos bajo licencia por CASA en Getafe, constituían la totalidad de las escuadrillas de reconocimiento táctico y apoyo al Ejército de Tierra español de la Aviación Militar, pero no existían planes para reemplazarlos con aviones más modernos. Solamente el servicio aeronaval, la Aeronáutica Naval, había firmado un contrato para la producción bajo licencia

de diez biplazas Hawker Osprey de caza y reconocimiento con motor Hispano-Suiza, que debían ser contruidos por CASA¹. Podían operar equipados con ruedas o flotadores. A efectos prácticos, estaba previsto que dos aviones prestaran servicio a bordo de los cruceros de la clase Washington *Canarias* y *Baleares* que se encontraban en fase final de construcción en Ferrol.

El estallido de la guerra trastocó completamente este plan. El utillaje para la construcción de la serie todavía no es-

taba listo y el gobierno británico, es bien conocido, no permitió al gobierno de la República española adquirir material militar. Por lo que respecta al solitario Osprey disponible, número de construcción 41, originalmente matriculado G-AEBD en Gran Bretaña, recibiendo posteriormente la matrícula naval española EA-KAJ, fue derribado a principios de noviembre de 1936 por cazas nacionales en el frente sur, pilotado por el teniente Antonio Valenzuela, acompañado por el capitán Aragón en funciones de observador².



El Hawker Osprey G-AEBD de reconocimiento, equipado con un motor Hispano-Suiza 12-Xbrs.



El Heinkel He 45 matriculado 15-22 en San Javier, después de la guerra.



El Heinkel He 46C R.1-157, indicativo de unidad 75-6, presenta las marcas reglamentarias aplicadas a partir de 1945.



Dos mecánicos observan con atención los daños encajados por la hélice metálica Junkers H-PC III instalada en el Hs 126 19-1.



Henschel Hs 126A-1 19-1 asignado a la A./88 H-Kette. Una vez completado su montaje en las instalaciones del aeródromo de La Virgen del Camino (León), deja ver su camuflaje tres tonos aplicado en origen, utilizando las tonalidades RLM 40 o 52, RLM 62 y RLM 63 e, igualmente, RLM 65.



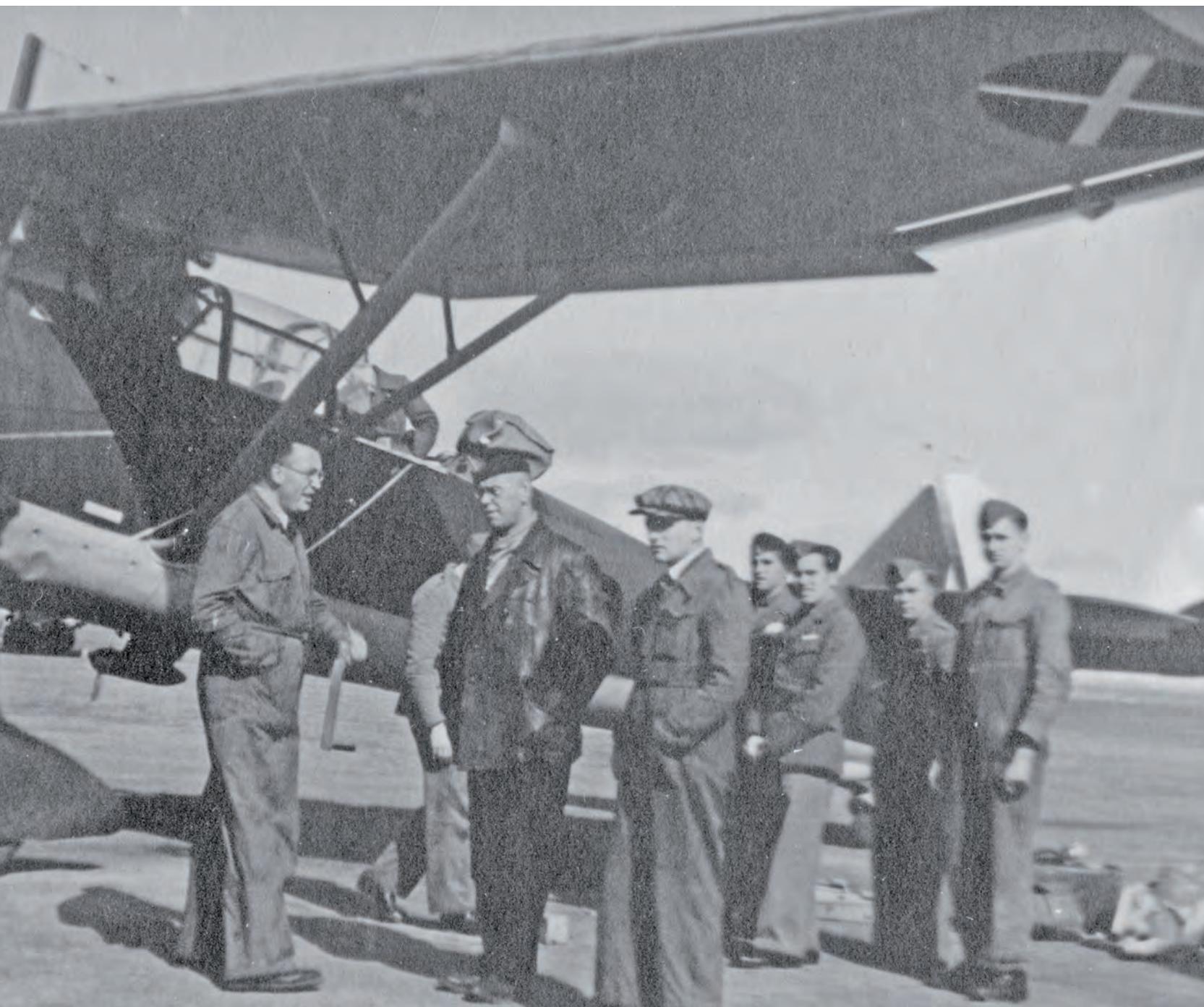
El Hs 126 19-2 en el aeródromo de La Virgen del Camino (León), acompañado a su derecha por otro Hs 126 sin identificar y un He 111 B o E al fondo.



Varios mecánicos civiles, probablemente pertenecientes a la compañía Henschel, aparecen junto a un Hs 126. Obsérvese la abolladura que presenta el revestimiento metálico del fuselaje, justo detrás de la pata izquierda del tren de aterrizaje. Posiblemente, se trate del ejemplar matriculado 19-1, víctima de un incidente menor.

Los alrededor de 170 Breguet XIX disponibles, de los que al menos 63 quedaron en poder de los rebeldes³, se utilizaron intensamente desde los primeros días de la guerra en España. Completamente desfasados y con sus células rápidamente agotadas por su continuo uso en combate, pronto fueron relegados a desempeñar funciones como aviones de entrenamiento en las escuelas de pilotaje.

Los dos bandos trataron de presentarse sobre el frente con aviones de características más superiores. Del lado gubernamental, los treinta y un primeros Polikarpov R-5, bautizados con el nombre de Rasantes⁴, llegaron en noviembre de 1936 para equipar el Grupo 30, formado íntegramente por tripulaciones soviéticas, gradualmente transformadas a mixtas. A continuación se constituyó



El Hs 126 19-3 luce un aspecto externo prácticamente nuevo. La fotografía muestra perfectamente el esquema de camuflaje tres tonos, que se extiende igualmente a la porción interna de la pata del tren de aterrizaje y el carenado de las ruedas.

la Escuadrilla de Bombardeo Nocturno, española, con otros treinta y un ejemplares, evidentemente más dedicados al ataque al suelo que al reconocimiento. A su lado, los treinta y un primeros biplanos Polikarpov R-Z llegados en enero de 1937, bautizados *Natachas*, constituyeron el Grupo 20, transformado posteriormente en Grupo 25 y, finalmente, en Grupo 30, integrado enteramente por personal español, totalizando 124 aviones. Estos dos tipos de aviones soviéticos constituyeron la columna vertebral de las unidades de reconocimiento táctico y apoyo a las fuerzas terrestres de la República hasta el fin del conflicto. La República también adquirió veintidós Aero A.101 en Checoslovaquia, pero quedaron en manos de los Nacionales cuando el mercante *Horde-na* que los transportaba fue capturado

por el crucero *Almirante Cervera* de la marina nacionalista el 15 de abril de 1937 e integrados en el Grupo 5-G-17.

Del lado nacional, los Breguet XIX fueron reemplazados por biplanos italianos Romeo Ro.37 desde octubre de 1936. Los diez primeros ejemplares equiparon un grupo mixto italo-español con dos escuadrillas. Posteriormente, italianos y españoles formaron sus

propios grupos autónomos hasta la capitulación de la República: el 22° *Gruppo Autonomo O.A. «Linci»* italiano y el Grupo 4-G-12 español, totalizando 69 aviones.

La Legión Cóndor confió el reconocimiento táctico y apoyo a las fuerzas de tierra nacionalista a diez biplanos alemanes tipo Heinkel He 45, bautizados *Pavos*, llegados a España a lo largo de 1936 y encuadrados en la escuadrilla de reconocimiento y cooperación táctica A./88. Más tarde, los siete supervivientes fueron cedidos a los españoles, que los utilizaron hasta el fin del conflicto en el seno del Grupo 1-G-10⁵. Otros quince fueron enviados directamente desde Alemania en abril de 1939, una vez finalizada la guerra. A pesar de estar desfasado, tenía buenas características de vuelo, era una plataforma de tiro estable y un avión que rindió excelentes servicios hasta que estuvo disponible el sustituto adecuado. Por el



Foto tomada desde un Hs 126 de la A. /88 en operaciones entorno a Toledo en observación de fuego de artillería.



contrario, su hermano más pequeño, el monoplano parasol He 46, conocido como *Pava*, que estaba previsto le sucediera en el seno de la Legión Cóndor, no fue realmente apreciado entre las tripulaciones alemanas y los veinte aviones fueron rápidamente despachados a los españoles, constituyéndose sucesivamente el *Grupo de Asturias* y el *Grupo de Aragón*, unificados seguidamente en forma de Grupo 3-G-11, pero al fin de la guerra fueron relegados a desempeñar labores de escuela.

LA LUFTWAFFE TOMA LA INICIATIVA

La *Luftwaffe* buscó una alternativa más eficaz a los lentos Heinkel, de esta forma, los tres primeros monoplanos parasol Henschel Hs 126 A-1, fueron entregados a la Legión Cóndor en octubre de 1938, a un precio unitario de 139.202,37 RM. El importe total debía ser pagado por los españoles. Contrariamente a lo afirmado hasta el momento, los historiadores españoles Lucas Molina y José M. Manrique⁶ han establecido que el número exacto de He 126 entregados era ocho y no seis o siete. Las evidencias gráficas sugerían un cifra de al menos siete, pero estos autores localizaron los documentos de



Nuevamente el Henschel Hs 126 19-3, en esta ocasión en proceso de revisión a cargo de mecánicos de la Legión Cóndor.

venta del *SonderstabW* en los archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores en Madrid, que especificaban, tanto en alemán como en español, los importes milimétricamente detallados de la Legión Cóndor. Bajo el epígrafe «Resumen de aviones completos y repuestos para los mismos entregados a España», el importe total de los ocho ejemplares ascendía a 1.113.619 RM, pero solamente se entregaron cinco Hs 126 a los españoles, devaluados un 75 % después de su uso.

Los tres primeros aviones, rápidamente montados en León, fueron matriculados del número 19-1 al 19-3 y bautizados *Superpavas*, de acuerdo con sus características más avanzadas. Tres Henschel He 126 se perdieron en operaciones o accidentes con tripulaciones alemanas a bordo. En todos los casos, éstas salieron indemnes.

Realizaron inmediatamente servicios sobre el frente durante las últimas etapas de la guerra, más intensamente en el curso de campaña de Cataluña, a principios de 1939.

Así, por ejemplo, la participación de los Hs 126 que constituyeron la A./88 *H-Kette* fue muy importante para evaluar el ataque llevado a cabo por la aviación alemana e italiana sobre el aeródromo republicano situado cerca del lago de Bañolas, en Gerona, el 3 de febrero. Su utilización en combate fue tan intenso durante este periodo, que tan sólo un avión se encontraba en vuelo en Sabadell (Barcelona) nueve días más tarde. Las tropas nacionalistas llegaron a la frontera francesa el 10 de febrero, hecho que dio fin a la campaña catalana. En marzo, se encontraban nuevamente en el centro de la Península.

Servicios de Do 17, He 45 y Hs 126 del A./88, enero-marzo de 1939

ENERO DE 1939

Día 06-01-39

Hs 126.- Efectúan dos servicios igual a los anteriores. Reconocimiento fotográfico y visual sobre el sector de operaciones.
He 45.- Dos servicios igual a los anteriores.

Día 07-01-39

He 45.-Efectúan seis servicios de corrección de tiro y pequeño bombardeo.
Hs 126.- Efectúan un servicio de corrección de tiro y pequeño bombardeo sobre posiciones enemigas y baterías.

Día 12-01-39

Cadena H.- Cuatro servicios de corrección de tiro y bombardeo. Ataque de cazas.

Día 13-01-39

Cadena H.- Nueve servicios de corrección de tiro y pequeño bombardeo en el sector del Cuerpo de Ejército de Navarra.

Día 14-01-39

Cadena H.- Once servicios de bombardeo pequeño y ametrallamiento sobre el tráfico y concentraciones enemigas entre Valls-Alcovert-Reus-Tarragona.

Día 15-01-39

Cadena H.- Dos servicios de pequeño bombardeo sobre el tráfico entre Reus-Tarragona.

Día 19-01-39

Cadena H.- Un servicio de pequeño bombardeo y corrección de tiro de artillería.

Día 20-01-39

Cadena H.- Cinco servicios de pequeño bombardeo sobre baterías enemigas cerca de Vendrell y tráfico entre Villafranca del Panedés-Avinyonet y Cantallop.

Día 22-01-39

He 45 y Hs 126.- Pequeño bombardeo sobre el tráfico y concentraciones enemigas en el mismo sector de operaciones. En total, once servicios.

Día 22-01-39

He 45 y Hs 126.- Han efectuado cuatro servicios de pequeño bombardeo sobre el tráfico al E. de San Saturnino de Noya.

Día 23-01-39

He 45.- Un servicio fotográfico sobre posiciones enemigas reconocidas.

Día 24-01-39

He 45 y Hs 126.- Seis servicios de bombardeo, reconocimiento táctico y corrección de tiro.

Día 25-01-39

He 45.- Dos servicios de corrección de tiro y pequeño bombardeo sobre posiciones enemigas en el sector del Cuerpo de Ejército de Navarra.

Día 26-01-39

He 45.- Un servicio de corrección de tiro y pequeño bombardeo.

FEBRERO DE 1939

Día 03-02-39

Hs 126.- Un servicio de reconocimiento fotográfico.

Día 04-02-39

He 45.- Un servicio de pequeño bombardeo sobre posiciones enemigas.

Día 05-02-39

He 45.- Un servicio de corrección de tiro de artillería.

Día 06-02-39

Hs 126.- Un servicio de corrección de tiro de artillería.

MARZO DE 1939

Día 14-03-39

A.88.- Con dieciséis Do 17 y tres Hs 126, servicios de reconocimiento en el sector al Sur de Teruel y sector de Madrid-Toledo.

Día 15-03-39

Hs 126.- Cuatro servicios de reconocimiento fotográfico.

Día 16-03-39

Hs 126.- Dos aviones realizan los mismos servicios. Reconocimiento en el frente de Madrid.

Día 17-03-39

Hs 126.- Dos reconocimientos fotográficos en la misma zona. Entre Madrid y Toledo.

Día 18-03-39

Hs 126.- Siete aviones bombardean el tráfico de carretera de Collado a Manzanares y efectúan siete reconocimientos fotográficos al S. de Toledo.

Día 19-03-39

Hs 126.- Dos servicios de reconocimiento fotográfico sobre posiciones enemigas y puestos de mando.

Día 20-03-39

Hs 126.- Un avión efectúa igual servicio. Reconocimiento fotográfico del frente de Madrid.

Día 21-03-39

Hs 126.- Un avión efectúa igual servicio. Reconocimientos fotográficos de Puestos de Mando y frente la zona de Madrid.

Día 23-03-39

Hs 126.- Un avión, servicio de corrección artillera.

Día 24-03-39

Hs 126.- Dos servicios de reconocimiento fotográfico en el frente de Madrid.

Día 25-03-39

Hs 126.- Dos aviones efectúan los mismos servicios de reconocimiento táctico.

Día 26-03-39

Hs 126.- Dos aviones efectúan los mismos servicios de reconocimiento táctico.

Día 27-03-39

Hs 126.- Diez aviones efectúan reconocimientos tácticos de carreteras envolviendo los puestos de observación de niebla.

Día 28-03-39

Hs 126.- Cuatro aviones efectúan reconocimientos tácticos.

A partir de entonces, los Hs 126 de la A./88 *H-Kette* se mostraron más agresivos. Así, el 17 de marzo cinco Hs 126 basados en Barcience (Toledo) bombardean la ruta Collado-Manzanares, cerca de Madrid, al mediodía. Media hora más tarde, dos Henschel parten en misión de reconocimiento fotográfico en el sector Madrid-Toledo. Este tipo de misiones se repitieron del 19 al 22 de marzo, particularmente sobre los aeródromos enemigos.

La primera pérdida en operaciones se produjo el 23 de marzo. El avión matriculado 19-4 se encontraba realizando una misión de reglaje artillero en favor del grupo de artillería del *Oberstleutnant* Walter Lucht, el *Gruppe Lucht* de la Legión Cóndor, cuando el piloto —no identificado así como su observador— se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso a causa de una avería en el motor. Eran los últimos días de la guerra y el 27 de marzo un Hs 126 vuela sobre la vertical de la capital, donde se localizaron unas banderas blancas. Madrid capitula al día siguiente y la guerra finaliza oficialmente el 1 de abril. Aparentemente, no se conservan documentos que permitan datar y explicar las otras dos pérdidas, las correspondientes a los aviones matriculados 19-1 y 19-8. Los cinco Henschel siguientes, matriculados 19-2, 19-3, 19-5, 19-6 y 19-7 fueron entregados a los españoles en mayo y estuvieron presentes en las paradas celebradas en los aeródromos de Sanjurjo (Zaragoza) y Barajas (Madrid), con el resto de los aviones de la



Legión Cóndor, mientras tenían lugar estas megalómanas ceremonias triunfales.

LOS HS 126 EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

El Ejército del Aire se creó el 7 de octubre de 1939. Pero anteriormente, en junio, ya se había elaborado un plan para proceder al despliegue de las fuerzas, el cual comprendía dos grupos de reconocimiento, equipados cada uno de ellos con dos escuadrillas de He 45 y otras dos de Caproni Ca 310, así como una escuadrilla de Dornier Do 17 en España y una escuadrilla de Breda Ba 65 y una patrulla de Hs 126 (la denominada Patrulla Hs 126) en Marruecos. Esta última unidad no tardó mucho tiempo en sustituir su denominación inicial, convirtiéndose en 41ª Patrulla a principios del mes de septiembre de 1939.

A la vista del despliegue inicial de efectivos aéreos llevado a cabo por el Ejército del Aire resultaba evidente que, a largo plazo, tal diversidad de aviones no tardaría en plantear serios problemas de operatividad. Los especialistas españoles desempeñaban su trabajo como auténtico artesanos, siendo capaces de reparar o reconstruir cualquier pieza apareciera catalogada en los manuales, y aun aquella que no lo estuviera. Pero no era suficiente.

La solución más inmediata para evitar contemplar cómo la abultada flota aérea desaparecía pasaba por afrontar



Prueba de motor del Hs 126 19-6 en el aeródromo de La Senia. Se observa que el cubo de la hélice está pintado en otro color junto a una fina banda blanca.



En el aeródromo de La Senia, uno de los perros adoptados como mascota por la escuadrilla permanece encaramado sobre la pata derecha del tren de aterrizaje del Hs 126 19-6.



Los tres primeros He 126, acompañados por el Do 17E 27-22 al fondo, en el aeródromo La Virgen de Camino. El ejemplar matriculado 19-2 se encuentra desprovisto de hélice.

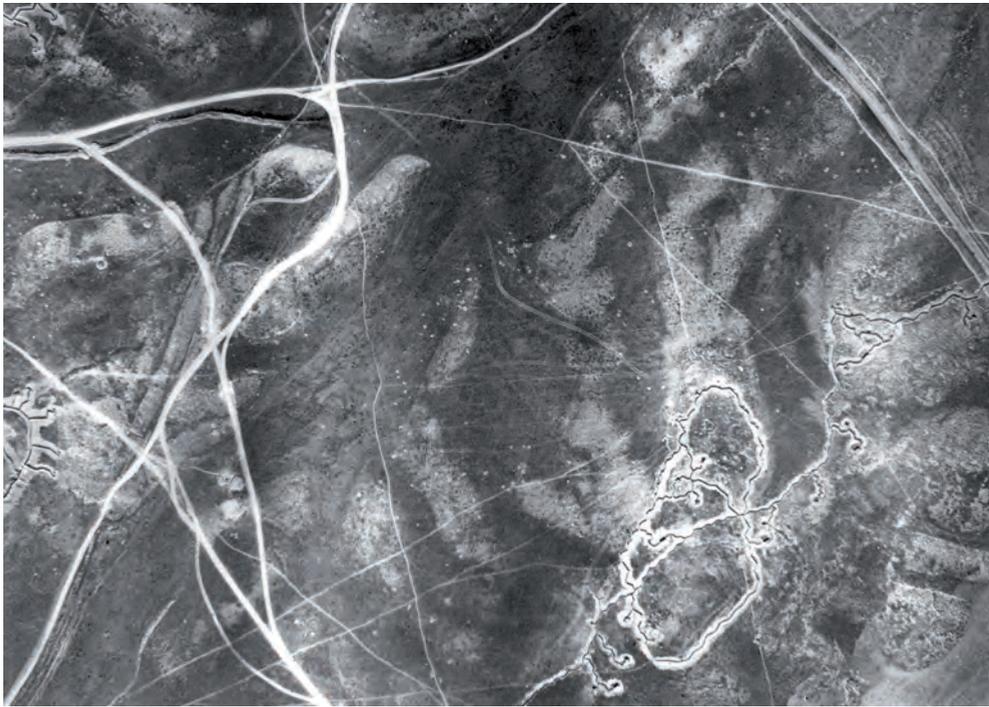


Foto tomada desde un Hs 126 de la A. /88 que muestra parte del sistema de trincheras entorno a Madrid.



La insignia del Teufel (El Diablo) estuvo pintada sobre más de un Hs 126. El mismo motivo fue igualmente utilizado por algunos Hs 123 de la Stuka Kette 88 de la Legión Cóndor, aunque el dibujo era algo diferente.



Primer plano del Hs 126 19-6 en Zaragoza, fotografiado junto a una pareja de He 111 B o E, visibles al fondo. En segundo plano, a la derecha, también se aprecia una porción de ala perteneciente a un Bf 109.



una importante reforma que redujera el número de modelos en servicio. En febrero de 1940, la Secretaría General y Técnica del Ministerio del Aire emitió una propuesta de venta que afectaba a una amplia representación de aviones. Entre ellos, adjuntos al apartado reservado a las aeronaves de reconocimiento, se encontraban los 5 Hs 126 que permanecían en servicio.

Tal iniciativa de ofrecer al mercado un total de 221 aeronaves parecía ser la antesala del llamado “plan de los 5.000 aviones” —formalmente Ley de la Flota Aérea—, proyectado por el general Yagüe con fecha de 2 de julio de 1940. Este ambicioso plan tenía por objeto provocar que el Ejército del Aire experimentara un importante salto en su eficacia tanto cuantitativa como cualitativamente, además de favorecer la unificación de tipos.

La unidad contaba con tres aviones cuando, en febrero de 1940, la 41ª Patrulla pasó a formar parte del Regimiento Mixto nº 2, basada en el aeródromo de Senia Ramel, en Tetuán. El 31 de diciembre, la unidad estaba equipada al

El Hs 126 19-7 en vuelo. Se observa el cono de la hélice pintado en blanco. (Azaola)



completo con los cinco Hs 126 presentes en el inventario del Ejército del Aire. Justo un año más tarde, la cifra se había reducido a cuatro a consecuencia de un accidente sucedido en los alrededores de Jerez el 5 de octubre de 1940, en circunstancias que no se han podido aclarar. Es probable que las piezas de este avión se aprovecharan para mantener los cuatro restantes en vuelo; aunque en octubre de 1939 el representante de HFW en España había firmado un contrato por una cantidad importante de piezas de repuesto. «*En interés del buen desarrollo del negocio, las piezas necesarias más urgentes han sido ofrecidas a los españoles a un precio de 5.000 RM y un técnico montador ha sido enviado a Tetuán*», precisaba Klaus Wartmann en su

estudio de la empresa Henschel⁷. Según este autor, Henschel propuso la firma de un contrato de producción del avión bajo licencia en España, iniciativa que no llegó a buen puerto.

Cuando finalizó el año 1940 la 41 Patrulla podía dar gracias. Mantenía todos los *Superpavas* en servicio, y los pilotos

destinados en la unidad estaban en condiciones de llevar a cabo sin muchos problemas el programa de vuelos establecido. Gracias a los repuestos, los aviones lograron mantenerse operativos. Sin embargo, el Hs 126 19-7 fue dado de baja en el inventario en mayo de 1941.



La vida operativa del 19-4 fue corta. El 23 de marzo de 1939, sufrió una avería en el motor en Toledo. Una pareja de guardias civiles y siete mecánicos de la Legión Cóndor observan el avión accidentado, con las palas de la hélice torcidas. Al parecer, el borde marginal izquierdo del ala impactó en tierra antes de finalizar su recorrido en la zanja.

En diciembre de 1941, tan sólo dos Hs 126 se encontraban en condiciones de vuelo, los otros dos estaban en revisión. En febrero de 1942, se produjo la baja del 19-2. Los partes de situación correspondientes a diciembre de 1942 señalan que tres aviones permanecían en servicio, los matriculados 19-3, 19-5 y 19-6.

Cuando la Segunda Guerra Mundial llegaba a su fin en agosto de 1945, dos se en-



Gracias a esta fotografía conocemos que, al menos, uno de los Hs 126 recibió el nombre de Vogelsang junto a la caricatura de un pájaro (el Canto del pájaro, en alemán) Podría tratarse del nombre del piloto, o quizá le fue dado en relación al relato homónimo de Christoph Martin Wieland, el autor más importante de la Aufklärung (Ilustración) en Alemania. Sin embargo, este último apodo significa igualmente «reconocimiento» en alemán...

contraban en vuelo y un tercero, en revisión. En el ínterin, los Hs 126 habían recibido la denominación de tipo R.4 -R por reconocimiento-, de acuerdo con la Instrucción nº 1 de ese mismo año. De este forma, las matrículas militares 19-3, 19-5 y 19-6, cambiaron a R.4-3, R.4-5 y R.4-6 respectivamente. En octubre de

1948, se registra el primer intento de remotorizar los Bramo Fafnir 323 A-1 que equipaban los Henschel, muy gastados, por Bramo Fafnir 323 R2 de mayor potencia, procedentes de uno de los Focke Wulf 200 que quedó internado durante la Segunda Guerra Mundial. No obstante, la idea fue desechada, a causa de la di-



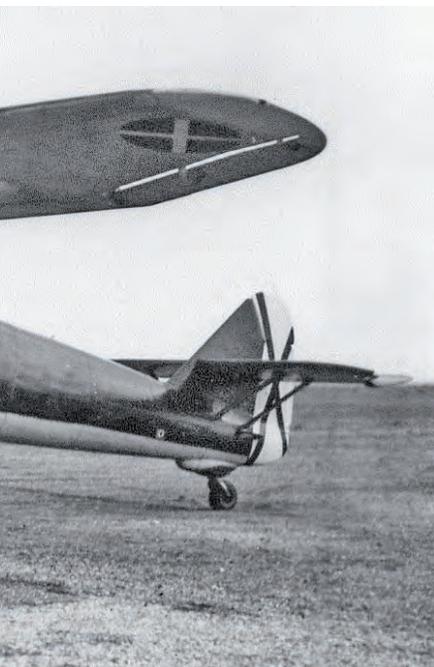
Armado con una bomba de 50 kg de origen italiano, el Hs 126 19-7 se nos muestra en una imagen datada oficialmente el 3 de mayo de 1940. El intenso uso en operaciones ha provocado que la pintura salte en el carenado del tren de aterrizaje. Observar igualmente que todavía conserva el Teufel, la insignia de su antigua unidad de destino. A la izquierda se distingue una porción de ala perteneciente a un Ju 52. (1828(1)2ª IHCA)

ferencias de pesos, dimensiones y potencia existentes entre los dos tipos y la presencia de un compresor particular, que pesaba 50 kilos más, y de un inyector de agua-metanol. Pero finalmente, en julio de 1949, el Hs 126 matriculado R.4-3 fue seleccionado para llevar a cabo la remotorización mediante la introducción de ciertas modificaciones y el proyecto fue iniciado en los Talleres Destacados en Tetuán, bajo el control de la Maestranza Aérea de nº 2 en Sevilla.

El Fafnir 323 A-1 de origen propulsaba una hélice Junkers Hamilton tripala con mando hidráulico, que se utilizó en el primer vuelo de prueba con el nuevo motor, realizado en la base de La Virgen del Camino (León), precisamente donde había tenido lugar el montaje de los Hs 126 para la Legión Cóndor en 1938. El avión voló sin problemas pero en los vuelos posteriores fue utilizada una hélice VDM, procedente igualmente de uno de los Fw 200. Con una diferencia de peso de 42 kilos menos con respecto a la hélice original, el aumento de peso causado por la introducción del compresor quedaba casi equilibrado compensado mediante el desplazamiento hacia atrás del centro de gravedad. La hélice de paso variable en vuelo mejoraba las prestaciones de vuelo del avión. La memoria técnica especificaba que las tres alteraciones negativas que podían esperarse con el cambio del propulsor, a saber: a) desplaza-

Cuadro 2

	BRAMO BMW 323A	BRAMO BMW 323R
Compresor	1 etapa	2 etapas
Tasa de compresión	11,4 :1	9,6 :1 / 12,4 :1
Potencia desarrollada	900 ch / 2.500 tr/min 1,45 atm. / al nivel del mar	1.000 ch / 2.500 tr/min 1,50 atm. / al nivel del mar
	1.000 ch / 2.500 tr/min 1,45 atm. / 3.100 m.	940 ch / 2.500 tr/min 1,50 atm. / 4.100 m.
		1.200 ch / 2.600 tr/min 1,64 atm. / inj. Agua-metanol



Dos Hs 126, entre ellos el matriculado 19-6, junto a al Junkers Ju 52/3m 22-79. (1586(1)1ª IHCA)

miento del centro de gravedad, b) variación de las cualidades de vuelo y c) variación de los esfuerzos en la bancada del motor, quedaban así neutralizadas. Sin embargo, si la carencia de un inyector de agua-metanol no permite lograr la máxima potencia de 1.200 cv a 2.600 rpm, y por consiguiente, aumentar la velocidad, se obtenía al menos un aumento de techo operativo, estimado ahora en 5.000 metros⁸.

Uno de los cambios de aspecto externo más evidente se daba en el fuselaje, ya que el puesto del observador quedó cubierto con una cabina completamente cerrada.

Los neumáticos alemanes de origen no se encontraban disponibles, siendo sustituidos por neumáticos de 775 x 240 procedentes de un avión no especificado⁹ dado de baja. Otros cambios, no visibles exteriormente, fueron la instalación de un depósito de combustible¹⁰ con bomba eléctrica, en lugar de la ametralladora del observador y su equipo¹¹ y del pañol de bombas.

En el tablero de instrumentos, se añadió un veriómetro y un horizonte artificial, y se sustituyó el indicador de la posición del paso de la hélice. El dispositivo de accionamiento el paso de la hélice se colocó a la izquierda del mando de gases.

El comandante Fermín Tordesillas Calbetón, ingeniero aeronáutico, realizó quince vuelos de prueba durante el mes de julio, totalizando nueve horas y cuarenta y seis minutos de vuelo. Las cualidades de vuelo eran satisfactorias pero el avión mostraba cierta tendencia a picar, en su opinión causada por la eliminación de la ametralladora y su equipo y el compartimiento de bombas. El avión era capaz de realizar figuras acrobáticas sin problema, así como picados a la vertical, loopings y toneles.

Las pruebas finalizaron una vez cumplidas veinte horas de vuelo. La autonomía aumentó una hora. No obstante, a

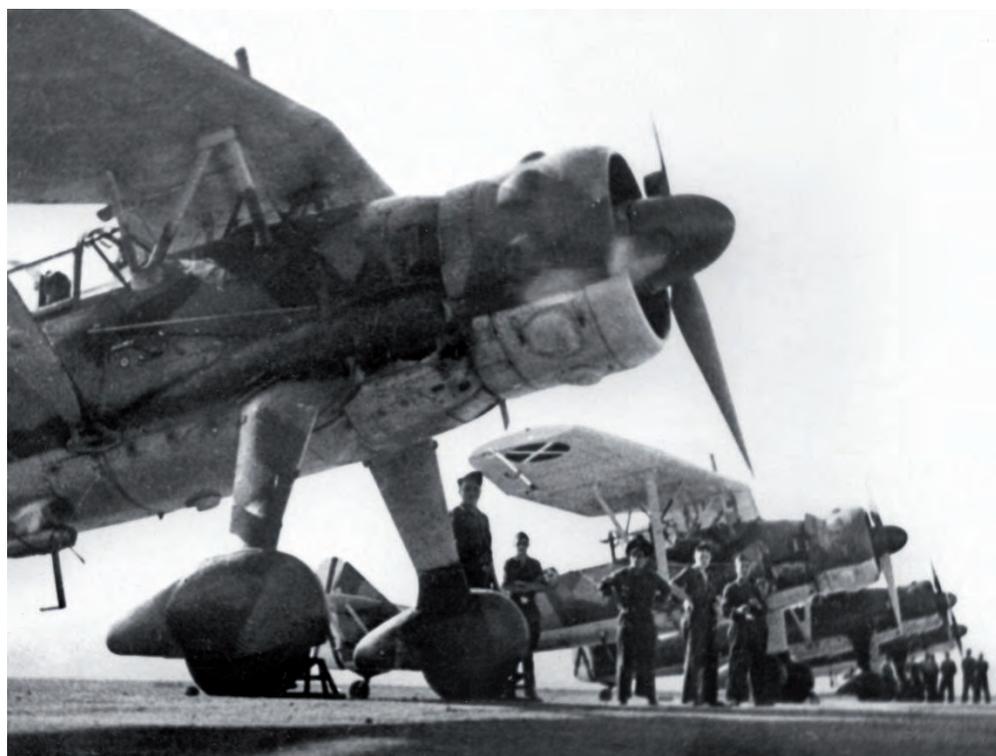
Cuadro 3

DÍA	VUELOS	DURACIÓN
7	1	30 m
8	2	50 m / 40 m
9	1	45 m
10	1	55 m
11	1	45 m
13	1	30 m
14	2	25 m / 25 m
15	3	45 m / 15 m / 30 m
17	1	50 m
19	1	50 m
21	1	60 m

Cuadro 4

Situación de los Hs 126 de 1945 a 1953 (a mes de diciembre)

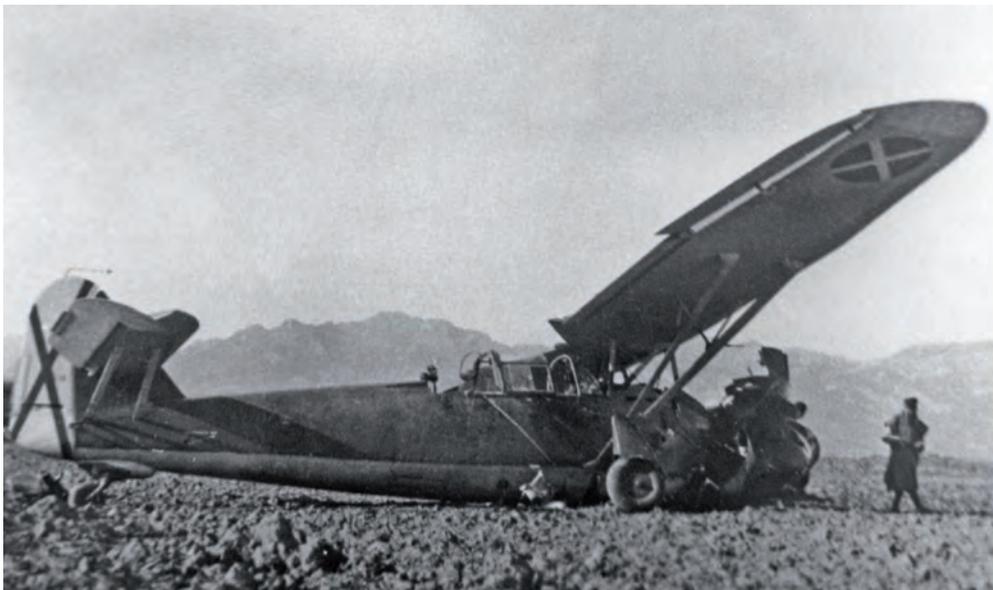
AÑO	EN SERVICIO	EN MAESTRANZA
1945	3	---
1946	1	2
1947	1	2
1948	---	3
1949	---	3
1950	---	3
1951	---	3
1952	1	2
1953	Desaparecen del inventario	



Cuatro Hs 126 del Ejército del Aire se encuentran aparcados en Tetuán, Marruecos, hacia el año 1940. Los dos ejemplares que aparecen en primer plano conservan el camuflaje tres tonos. (Arráez)



A la izquierda, delante de un Hs 126 sin identificar, podemos observar al comandante piloto Fermín Tordesillas Calbetón, acompañado por José Pazó Montes (creador junto a Arturo González Gil y Santibáñez de los aviones de turismo GP-1, GP-2 y GP-4) y Javier Murcia Rúbio. En segundo plano se distingue un De Havilland DH-89A Dragon Rapide. (946(004)3ª IHCA)



Aparatoso accidente sucedido en Jerez a un Hs 126, el 9 de octubre de 1940. Es probable, que se trate del ejemplar matriculado 19-7 (Azaola)

pesar de estos esperanzadores resultados, la modificación de los otros dos aviones jamás llegaría a producirse, sin razón conocida por el momento.

Por lo que se refiere a las operaciones, 1949 fue un año crítico en la historia de los Hs 126 españoles. Pese a que la 41 Patrulla conservaba destinados los tres aviones supervivientes, además de cuatro Grumman GE-23, cuando finalizó el año todos habían dejado atrás su condición de material en estado de vuelo. Las listas oficiales elaboradas durante los años posteriores no mostraron una mejora en su situación. En noviembre de 1950 se produjo la desactivación de la 41 Patrulla. Los tres Hs 126 continuaron por poco tiempo presentes en el inventario del Ejército del Aire, aunque bajo el control directo de la maestranza aérea de cabecera.

Curiosamente, cuando la fecha de su baja estaba prácticamente a punto de producirse, durante el año 1952 los estallos señalaban la existencia de uno de los Hs 126 todavía en estado operativo. La firma del Pacto de Madrid en 1953, estuvo acompañada por la entrega de material militar moderno a cambio de mantener aquellas bases aéreas y navales que Franco, obstinadamente, había negado a Hitler. Probablemente aquí se encuentra el motivo de interrumpir la modernización del número limitado de aviones disponibles. Por otra parte, en todas las fuerzas aéreas modernas, los cazas habían sustituido a los lentos aviones de observación de anteguerra.

Los Henschel fueron dados de baja definitivamente en el inventario en octubre de 1953, dieciséis años después del vuelo inaugural del Hs 126, convirtiéndose de esta forma en los últimos de la dinastía de la Henschel Flugzeugwerke GmbH que permeneaban operativos en el mundo por entonces. Su ciclo de vida operativa, abierto en España, concluía también aquí.

AGRADECIMIENTOS: Ruy Aballe Vieira, Enrique Aguilar, Juan Arráez Cerdá, Ignacio "Canario" Azaola Reyes, Rick Chapman, Heribert García Esteller, José Luis González Serrano, Lucas Molina Franco, César O'Donnell Torroba et Rafael Permuy López. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Villaviciosa de Odón (Madrid).

BIBLIOGRAFÍA

– GONZÁLEZ SERRANO, José Luis, *Las unidades y el material del Ejército del Aire durante la Segunda Guerra Mundial*. Quirón Ediciones, 2005.