

Aportes para la historia de los Bacalaos en la postguerra

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO
Miembro de número del IHCA

EL reto que lanzó Rafael de Madariaga hace ya cuatro años en estas mismas páginas, solicitando "espontáneos" que contribuyesen a completar en la medida de lo posible la historia de los Dornier 17 en España, fue recogido en parte por Jesús M.^º Salas Larrazábal en el número 9, en el que a los interesados en el tema nos deleitó con un espléndido trabajo sobre la actuación de estos aviones con la Legión Cóndor. Y ahora hago yo lo propio, tratando de exponer las vicisitudes de su existencia durante la paz.

Evidentemente, es ésta la parte menos llamativa y rica en hechos y acontecimientos de interés general; pero, de todas formas, voy a intentar hacerla lo más amena posible, aportando datos hasta ahora no publicados, en parte, al menos.

Así, pues, empecemos con una

CONSIDERACION PRELIMINAR: ¿CUANTOS AVIONES HUBO?

EN este sentido, pienso que en los trabajos de los autores mencionados se ha dado cumplida respuesta a esta cuestión, con la que coincido por completo. Fueron treinta y dos. Creo que cualquier elucubración en este aspecto no sería merecedora de mayor atención, a no ser que se demostrase, con los correspondientes "Werk Nummern" por delante, que fueron más y que algunas matrículas militares estuvieron asignadas en más de una ocasión a aviones distintos, posibilidad que, sinceramente, parece muy improbable.

En definitiva, y resumiendo, vinieron 27 ejemplares con motores BMW VI (matriculados del 27-1 al 27-27) y cinco con motores radiales BMW 132 (del 27-28 al 27-32).

Con respecto a los primeros, que eran de las versiones Do 17E y Do 17F, nos queda por dilucidar cuántos hubo de cada una de ellas. Aquí el problema estriba en la dificultad de obtener datos fidedignos que nos saquen de dudas; por ello hemos de basarnos en el aspecto externo de los aviones, valiéndonos de las fotografías de que disponemos, para tratar de llegar a una aproximación a la realidad cuando menos. Para lo cual el criterio de diferenciación que parece más "fiabile" es el de determinar qué ejemplares tenían instalado el visor de bombardeo en la parte inferior de la proa, es decir, del morro (Do 17E) y cuáles no disponían de él (Do 17F). Ateniéndonos a este elemental procedimiento, hemos llegado a suponer que, al menos, los aviones matriculados 27-8, 13, 14, 21 y 25 eran de los primeros y los 27-3 y 27 eran del segundo grupo. No es mucho, pero...

Por otro lado, en relación con los perdidos y, por tanto, con los que sobrevivieron al conflicto, tengo una mínima discrepancia con respecto a las cifras que en este sentido daba el general Salas. El mencionaba que habían sido diecisiete los

ejemplares que cayeron, incluidos los tres del 4 de abril de 1939, con lo que deberían haber quedado quince supervivientes. Pero me consta documentalmente que éstos fueron catorce y, por tanto, aquéllos tuvieron que ser dieciocho, es decir, uno más.

Repasemos, pues. Los existentes después del 4 de abril eran los siguientes: 27-4, 7, 13, 14, 21, 25, 27, 28, 30, 31 y 32, es decir, once. Además, en el Parque Regional Norte, que más tarde pasaría a denominarse Maestranza Aérea de León, estaban los 27-22, 24 y 29. Los ejemplares 27-22 y 24 fueron entregados por el P/88 alemán en marzo de 1939; al menos desde el 28 de este mes ya estaban en poder de la Aviación Nacional, según afirmaba en esa fecha el jefe del PRN, el comandante Antonio Rodríguez Carmona, quien por escrito lo comunicaba así al jefe de la 5.^ª Sección del Estado Mayor, en Zaragoza, a quien solicitaba al mismo tiempo que fuese aprobada su propuesta de utilizar ambos aviones



para, con las partes servibles, poner uno de ellos en vuelo y despiezar el otro, ya que, dado el estado en que se encontraban, estaban valorados en el 5% de su total.

Dicha propuesta fue aprobada el 21 de abril de 1939, siendo el 27-22 el que volvió a volar. De esta forma, canibalizado -según la terminología de nuestros días- el 27-24, quedaron trece ejemplares en inventario, en el que se mantuvieron durante unos cuantos años, hasta que, finalmente, los dos últimos fueron dados de baja en noviembre de 1952. Pero de esto hablaremos más adelante.

LA 41 ESCUADRILLA

EN junio de 1939, el coronel Moreno Abella, a la sazón jefe del Estado Mayor del Aire, firmó, por orden del General Jefe del Aire, la Instrucción General n.º 12, aprobada por el Jefe del Estado, en la que se establecía una nueva organización regional, de acuerdo con la cual España se estructuraba en cinco Regiones Aéreas (Central o número 1, del Estrecho o número 2, de Levante o número 3, Pirenaica o número 4 y Cantábrica o número 5) y tres Fuerzas Aéreas independientes.

Dentro de la Región n.º 4, para cuyo mando provisional fue designado el coronel Apolinar Sáenz de Buruaga y que comprendía las provincias Vascongadas, Navarra, Huesca, Zaragoza, Soria, Logroño y Cataluña, las fuerzas aéreas quedaron englobadas en la 3.ª Brigada Aérea y estructuradas en dos Escuadras de Bombardeo (la Primera de bombardeo diurno y la Segunda de bombardeo nocturno) de dos Grupos de Heinkel "He 111" cada una, en un Grupo de Caza "Bf 109", un Grupo Regional de "He 45" y una Escuadrilla Regional de Dornier Do 17.

Esta última estaba desplegada en el de Zaragoza, que era uno de los ocho aeródromos militares permanentes que había en la Región (los otros, según la Instrucción, eran los de Vitoria, Logroño, Tudela, Alfamén, Barcelona, Reus y Bilbao, este último en construcción), y tenía asignados seis aviones en vuelo y uno en reserva, figurando en el citado documento la coletilla "por el número de aviones disponibles no puede darse a esta Unidad la

En esta vista de un ejemplar de la Cónдор, se puede apreciar el visor y la puerta de acceso de los tripulantes. igualmente, tiene un emblema que no nos resulta conocido y en el que figura la leyenda LEGION CONDOR. Foto cortesía de Herr Gunther Ott.



composición normal”, por lo que es de suponer que por entonces la mayoría de los “Bacalaos” debían estar en revisión y/o reparación.

Para la jefatura de la Escuadrilla Regional Do 17 fue nombrado el capitán Eugenio Micheo Casademunt, por orden ministerial del 4 de septiembre de 1939, en la que aparecía el teniente coronel Alejandro Más de Gaminde como Jefe de la Región y de la Brigada y el teniente coronel habilitado Eugenio de Frutos Dieste como jefe del Estado Mayor de la misma.

La vigencia de la Instrucción General fue realmente corta, tanto que no llegó a tenerla en muchos de sus apartados y especialmente en el dedicado a las unidades de vuelo. Así, con fecha 1 de septiembre de 1939 el general Yagüe aprobó una Norma sobre numeración de Unidades Aéreas y Unidades de Servicios, en la que se especificaba que “... la numeración de Escuadras, Grupos, Escuadrillas independientes y Patrullas independientes se hará anteponiendo al número que le corresponda al indicativo del tipo de avión, siendo éste el 1 para bombardeo, 2 para caza, 3 para asalto, 4 reconocimiento, 5 hidros y 6 bombardeo en picado. La enumeración de las Escuadrillas dentro de sus Grupos será como hasta la fecha, 1.^a, 2.^a, 3.^a, etc...”. En consecuencia, la Escuadrilla Regional Do 17 pasó a denominarse 41.^a Escuadrilla, siguiendo desplegada en el aeródromo de Sanjurjo.

EL 44 GRUPO

UNA vez más, la nueva denominación habría de durar poco tiempo, ya que el 29 de febrero de 1940 entró en vigor un proyecto, aprobado por el Ministro del Aire, según el cual, entre otras disposiciones, se creaba el 44 Grupo, sobre la base de la 41 Escuadrilla, con material Do 17 y base en el cita-

BAJAS DE LOS TRECE AVIONES QUE ESTUVIERON EN SERVICIO EN LA POSTGUERRA

Avión	Fecha propuesta de baja	Maestranza	Fecha aprobación baja
R.3-7	9 mayo 1947	Madrid	12 julio 1947
R.3-13	9 mayo 1947	Madrid	12 julio 1947
R.3-14	11 marzo 1952	Logroño	5 mayo 1952
R.3-21	8 agosto 1952	Madrid	13 oct.1952
R.3-25	30 mayo 1952	Madrid	11 junio 1952
R.3-27	11 marzo 1952	Logroño	5 mayo 1952
R.3-28	15 abril 1950	Madrid	26 mayo 1950
R.3-29	7 octubre 1952	Logroño	21 nov.1952
R.3-30	7 octubre 1952	Logroño	21 nov.1952
R.3-31	12 dic. 1951	Madrid	24 enero 1952
R.3-32	28 enero 1946	Madrid	8 marzo 1946
R.3-4	28 enero 1946	Madrid	8 marzo 1946
R.3-22	12 abril 1951	Madrid	9 junio 1951

do Sanjurjo. Además, la nueva Unidad se agrupaba con el 11 Grupo de Fiat “BR-20”, desplegado en Barajas, para constituir el Regimiento Mixto n.º 1.

La mayoría del Regimiento no se organizó, quedando afectada la Plana Mayor al 31 Regimiento de Getafe y la del 44 Grupo al 14 Regimiento de “He-111”, en Valenzuela.

Por entonces había en Sarjurjo diez “Bacalaos”, mientras que otros tres estaban en la Maestranza de Logroño.

Ya en 1941, el 44 Grupo abandonó las tierras mañas que le habían dado cobijo, para pasar al aeródromo de Alcalá de Henares, realizando el traslado en el mes de febrero, de manera que el 1 de marzo ya estaba organizado en su nuevo campo y con diez aviones en servicio. Desde su creación y hasta entonces, los momentos de menor disponibilidad de aparatos, que fueron los más frecuentes, los sufrió en los meses de julio, agosto, octubre y noviembre de 1940, en los que sólo tuvo cinco y no todos en vuelo.

Uno de los participantes en la concentración de Barajas fue el 27-14.



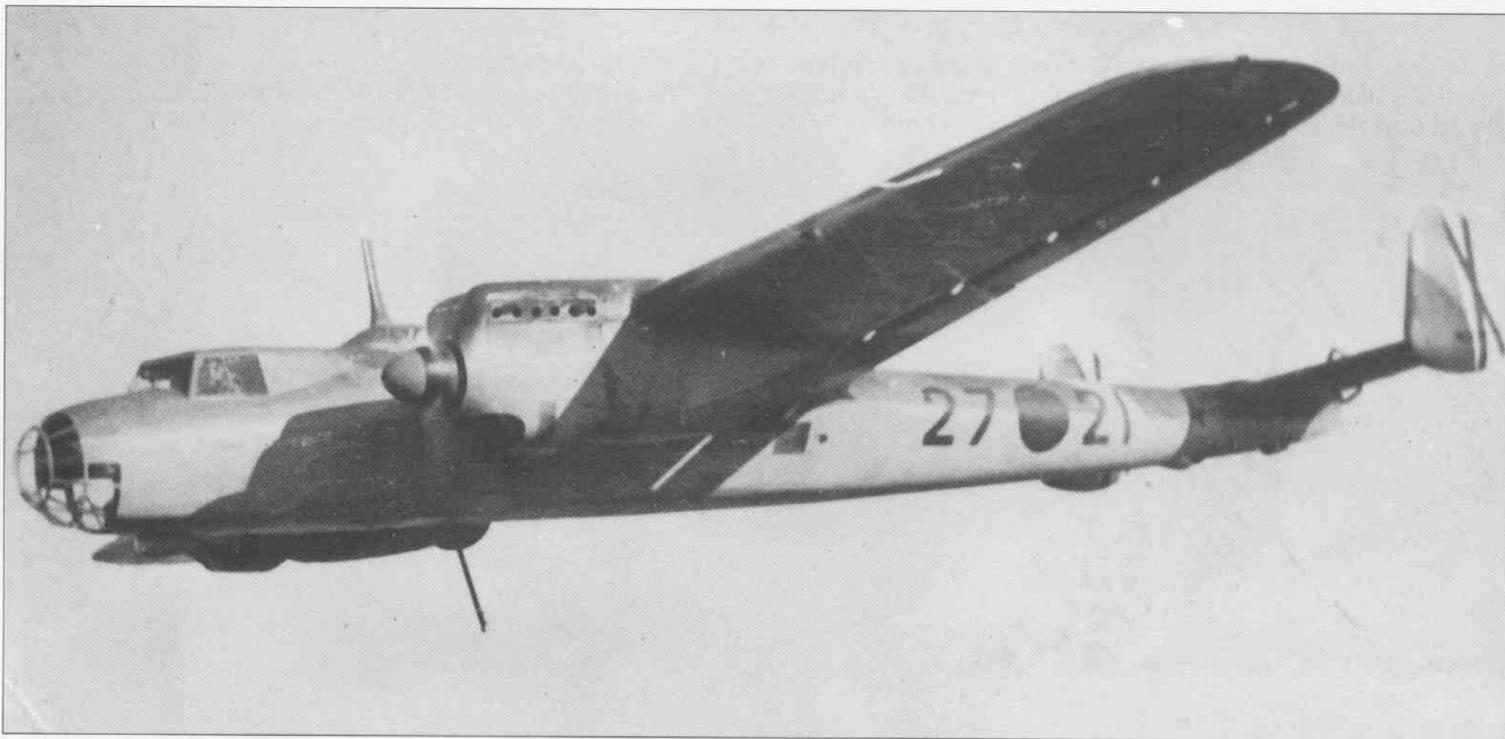
Tres meses después le tocó el turno de "mudanza" al otro Grupo del Regimiento, el 11, que el 1 de junio ya estaba en su nueva sede con cuatro de los diez "BR-20", pues los restantes se encontraban en la Maestranza de Madrid. El jefe del Regimiento era entonces el coronel Roberto White Santiago.

Una de las misiones más peculiares que en 1942 se le encomendó al 44 Grupo consistió en ocupar y poner en servicio el campo lucense de Rozas "... durante la permanencia de S. E. el Generalísimo en Galicia". Fueron cuatro los aviones que "A partir de las 24 horas del 12 del actual han de estar dispuestos para su traslado...", según decía la orden fechada el 3 de agosto de 1942 y firmada por el Jefe del Estado Mayor, D. Eduardo González Gallarza. En la misma se mencionaba que los aviones estarían dotados de bombas "negrillas" de 50 kg., procedentes del depósito de Aranda de Duero.

LA INSTRUCCION GENERAL N.º 1 Y LOS R.3

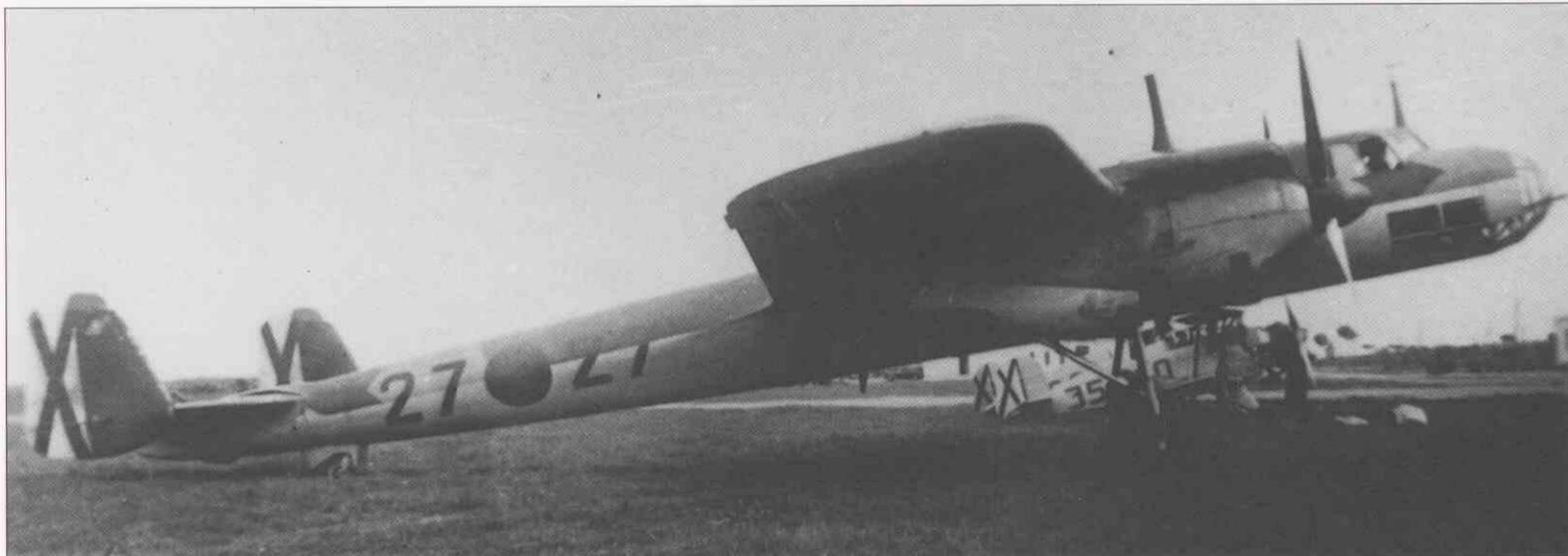
EL 1 de diciembre de 1945 entraban en vigor la I.G número 1, de fecha 2 de noviembre de 1945, en la que se asignaban nuevas designaciones a los aviones, en sustitución de las que procedían de la época de la guerra, compuestas en esta ocasión por una o varias letras que indicaban la clase del avión y por un número que distinguían los tipos dentro de cada clase.

De esta forma el número 27 desaparecía de los "puros" de los "Bacalaos" y aparecía en sus derivas la designación R.3, por Reconocimiento, tercer tipo, al tiempo que de las escarpelas del fuselaje se borraba el círculo negro con el yugo y las flechas -que en algunos aviones estaban pintados en color rojo y en otros en blanco, de forma aleatoria- y ocupaban su lugar los círculos concéntricos con los colores nacionales, "... de igual diámetro y colocación de dicho círculo...". Y a



Avión del modelo Do 17 E, con el visor de bombardeo en la parte inferior de la proa.

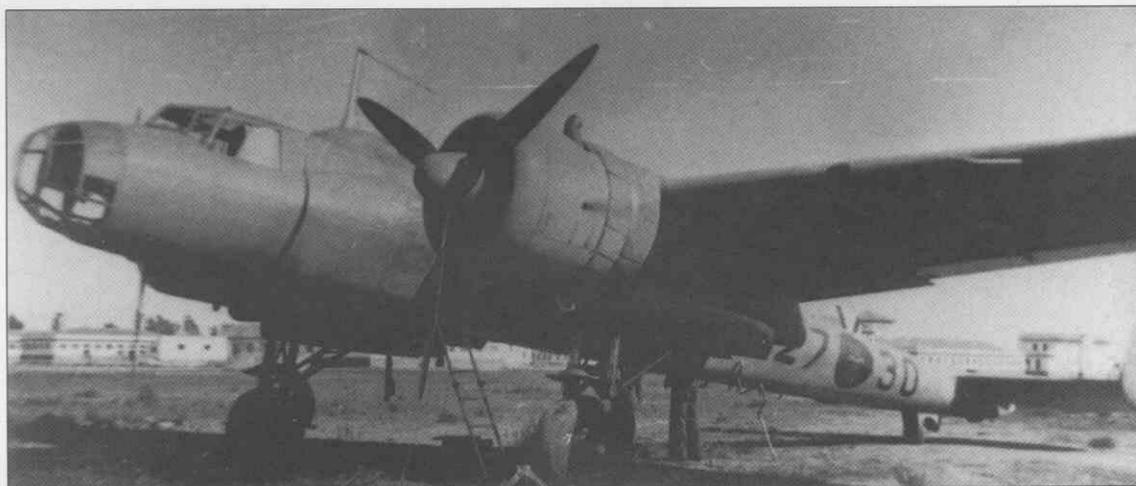




En esta toma del 27-27 se ve que no tiene el visor de bombardeo y sí una antena adicional en la parte superior de la carlinga, la cual podría constituir otro elemento de referencia para diferenciar a los Do 17F. Foto coirtesia Juan Arráez Cerdá.

ambos lados de la escarapela iban ahora el número asignado a la Unidad, que en el caso del Regimiento Mixto n.º 1 era el dígito 1, y el de cada avión dentro de ella, que "... comenzará por el 1 y llegará hasta un número igual al de aviones que, incluyendo todos los tipos, tenga destinados la Unidad, sin rebasar nunca este límite pues cuando un avión cause baja su número pasará al que lo sustituya..."

Así, los "Bacalaos" quedaron matriculados como R.3-4, 7, 13, 14, 21, 22, 25, 27, 28, 29, 30, 31 y 32, con indicativos de Unidad desde el 1-1 hasta el 1-13, si bien algunos ejemplares creemos que nunca llegaron a lucir las unas ni los otros, ya que la proximidad de su baja en el Servicio suponemos que así lo aconsejaría, como fue el caso de los 27-4 y 27-32, que por aquellas fechas hacía ya varios meses que estaban en "dique seco" en la Maestranza Aérea de Madrid y nunca volvieron al Regimiento.

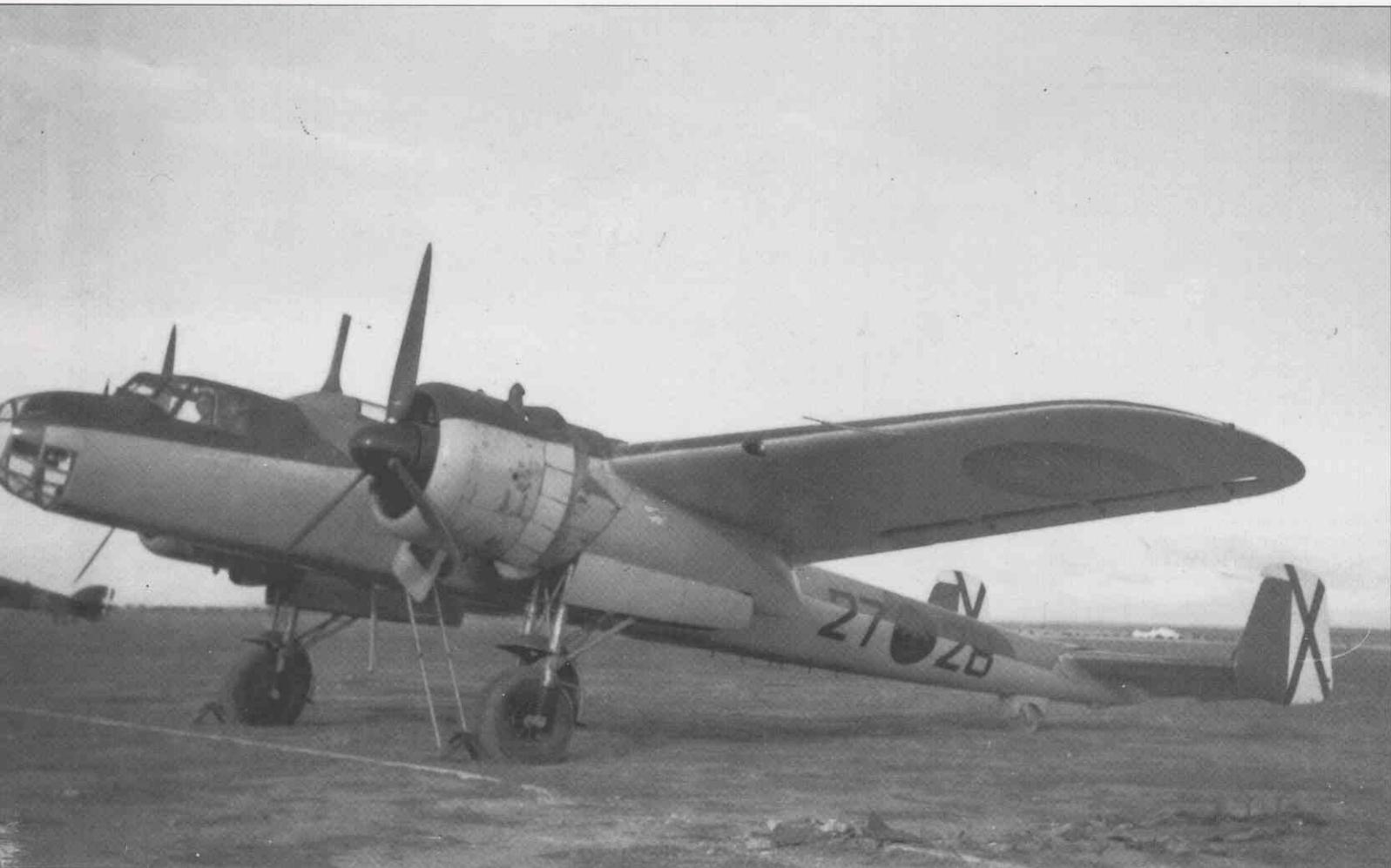


En este otro Do-17P, el 27-30, el yugo y las flechas pintados en color rojo dentro del círculo negro del fuselaje. Foto coetesia Juan Arráez Cerdá.

HACIA EL PRIMER GRUPO DE TRANSPORTE

YA en 1946, el 21 de marzo, por orden del Jefe del Estado Mayor del Aire, "nuevo" material era destinado al Regimiento Mixto n.º 1, más concretamente a su 11 Grupo, el cual sólo tenía en dotación dos Fiat "BR-20"





Este Do 17P tiene el yugo y las flechas pintados en color rojo dentro del círculo negro del fuselaje. (Foto cortesía Juan Arráez Cerdá).

inútiles. Eran los Henschel "Hs-123" (nueve aviones) de la 61 Escuadrilla de Tablada, que se incorporarían a Alcalá "... tan pronto termine el cometido que en Málaga están desempeñando en el curso de aptitud para el ascenso a comandante...", en el mes de noviembre.

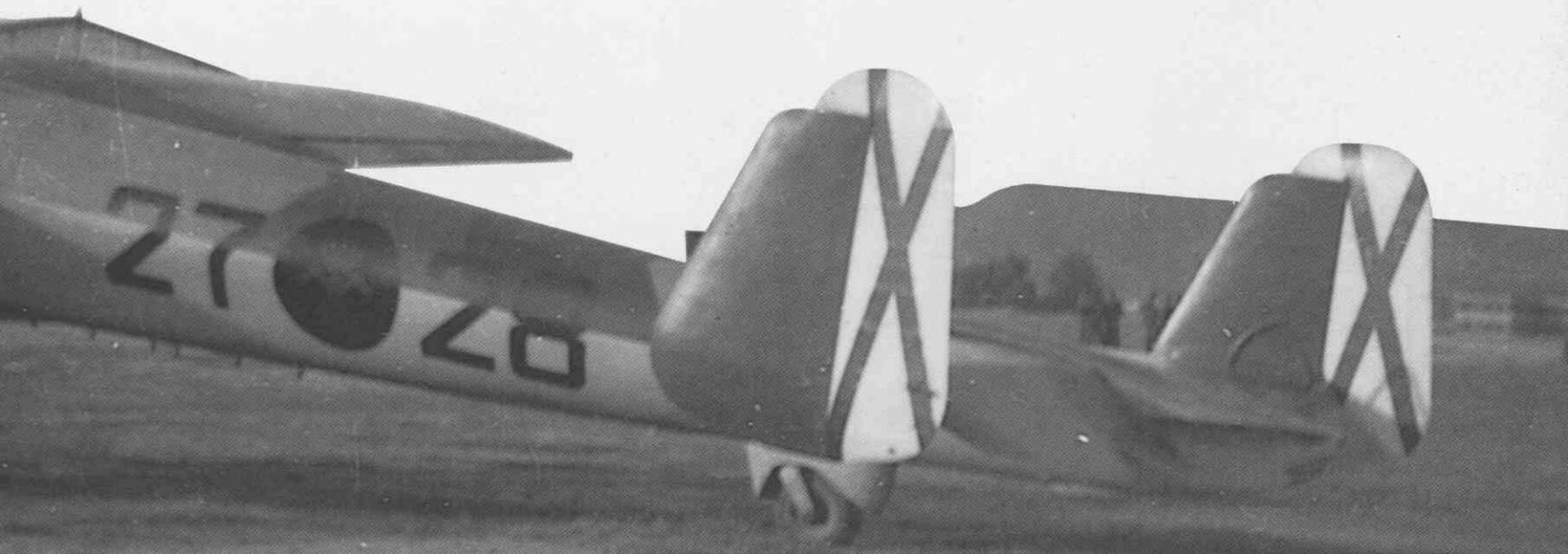
Precisamente fue en este mes cuando sufrió el 44 Grupo una nueva baja, afortunadamente sólo material, puesto que el día 26 el R.3-13, que estaba desplegado en el campo de Rozas para participar con base en él en unas maniobras con

Este Dornier, matriculado 27-28 tiene el yugo y las flechas pintados en color rojo dentro del círculo negro del fuselaje. Foto cortesía Juan Arráez Cerdá.

la Armada, en el Cantábrico, a los pocos minutos del despegue se encontró con una "meteo" tan adversa que hubo de volverse al aeródromo, al que no consiguió llegar, teniendo que tomar tierra "a la desesperada", rompiéndose el aparato, que poco después tuvo que ser dado de baja.

Casi dos meses después, el 12 de enero de 1947, el R.3-7 se accidentaba en su base de Alcalá, muriendo, a consecuencia de las graves heridas sufridas, el teniente Marco Eugenio Galán Galán.

En abril de este año de 1947 era destinado al Regimiento el primer Savoia 81, que fue recogido en León en el mes de mayo. En julio recibió el segundo, el cual perdió destino poco tiempo después, en agosto, para incorporarse a la Escuela de Paracaidistas de



Alcantarilla (era el T.1-78). A partir de entonces fue adquiriendo el Regimiento el carácter de unidad de transporte, con el que más tarde finalizaría su existencia, sucediéndose las altas y bajas de otros Savoias hasta que el último perdió destino en noviembre de 1950 por pase al Regimiento Mixto n.º 3 de Son San Juan. Curiosamente, a partir de junio de 1949, cuando recibió el primer CASA C-352L (el matriculado T.2-124) comenzó a utilizarse en Alcalá un sello con el que se marcaban las hojas de vuelo de los tripulantes y en el que figuraba la leyenda "1er. Grupo de Transportes", mientras que en la documentación oficial, como partes, estadillos, informes, etc., seguían apareciendo tanto el Regimiento Mixto n.º 1 como los Grupos 11 y 44.

Al finalizar el año 1949 eran tres los R.3 que estaban en vuelo, sometidos a pruebas de hélices, y seis los que se hallaban en reparación, cuatro en el taller del Regimiento y dos en la Maestranza de Madrid. Además, seguían destinados dos "BR-20" inútiles, cinco "Hs-123" (con otros dos en MAM), dos Savoia 81, cinco "C-352L" y una "Bü 131".

EN EL 15 REGIMIENTO

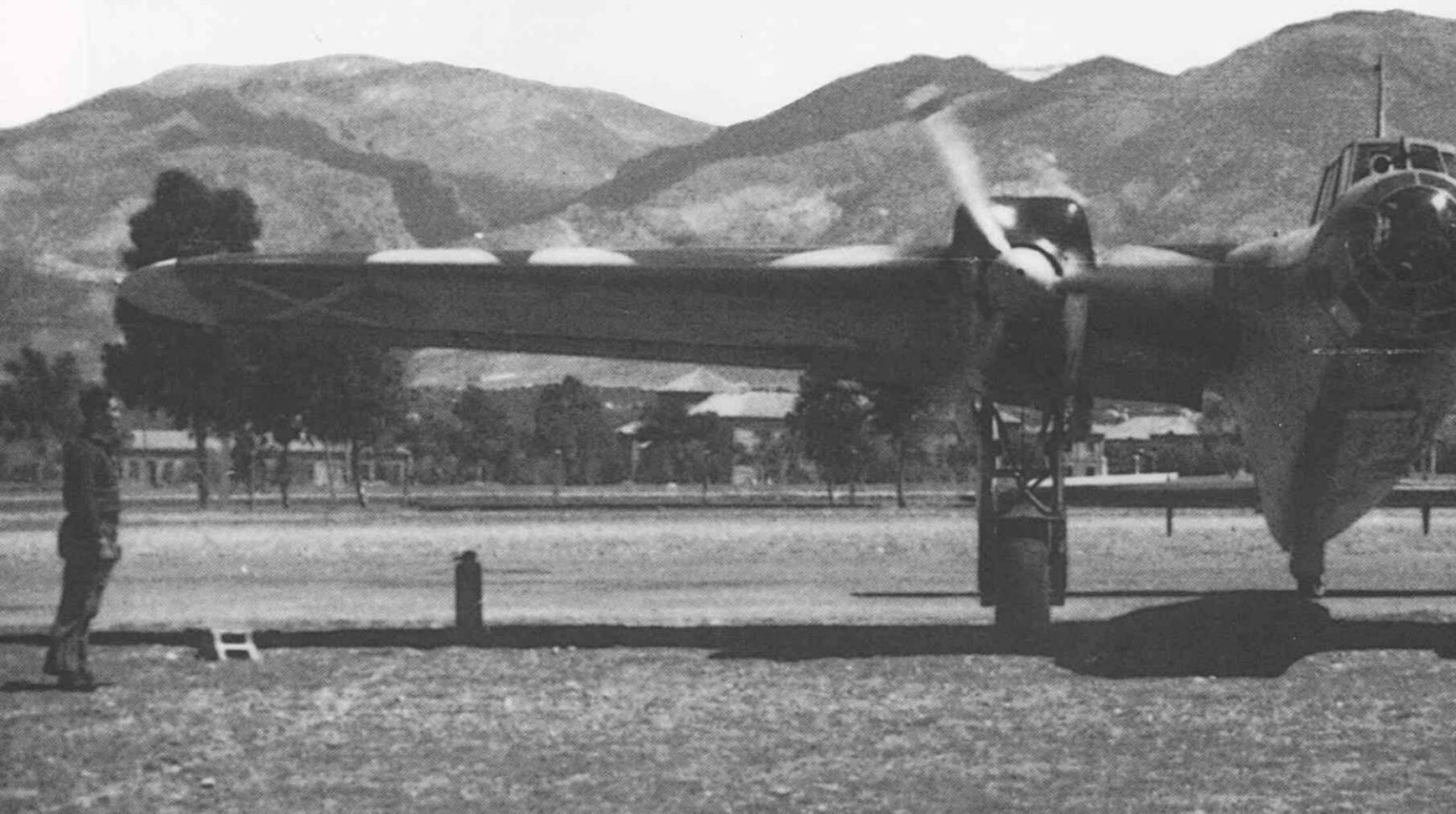
EN abril del año siguiente, un "Do-17P" -el R.3-28-, que desde octubre de 1949 estaba en la Maestranza de Madrid, fue propuesto de baja por ésta, y en enero de 1951, cuando sus efectivos constaban de cinco "Do 17", 4 "HS

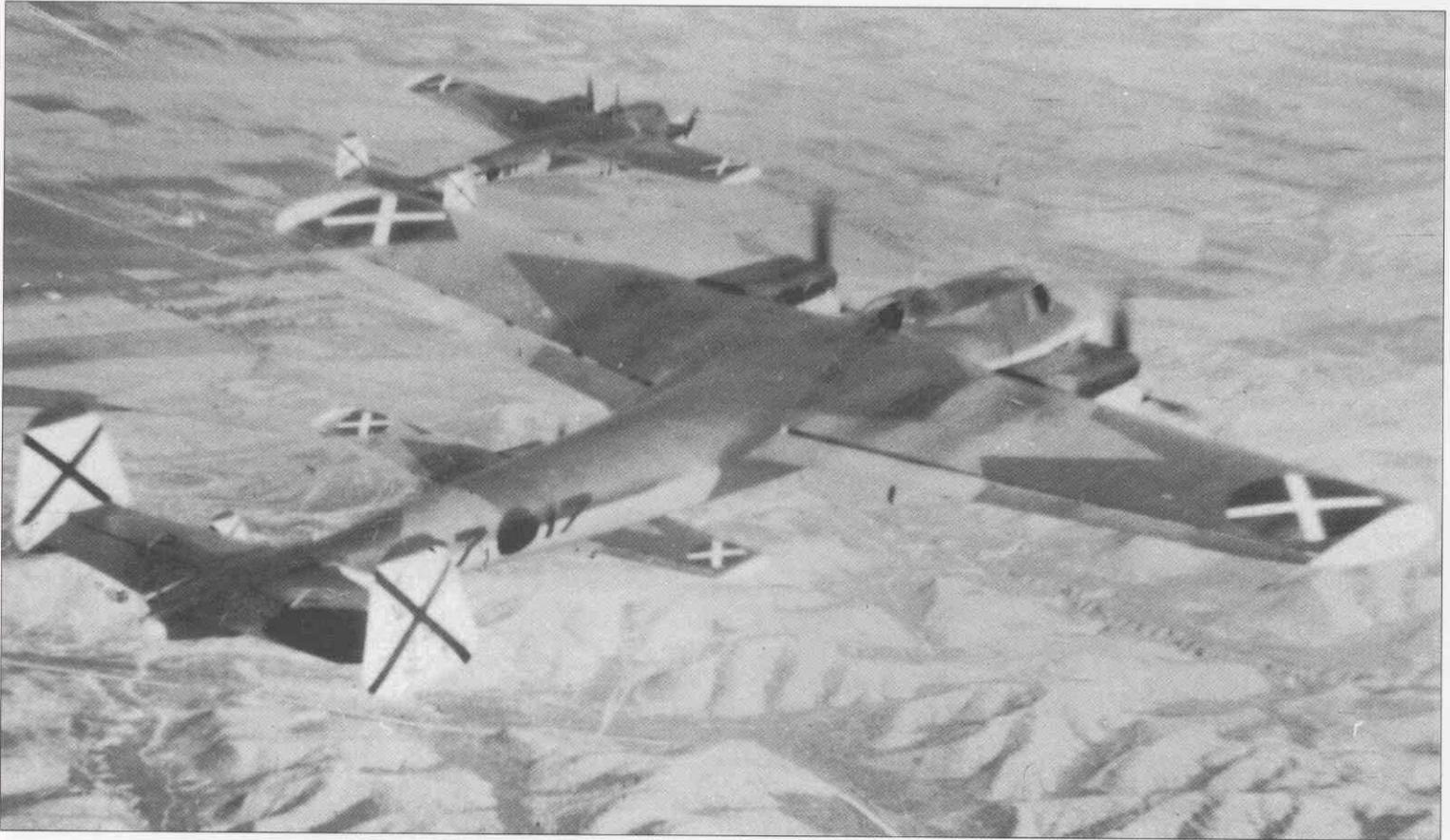


Vista del R.3-30 indicativo 1-8, en el campo de Alcalá de Henares, en octubre de 1949. Delante de él podemos ver a un joven Miguel Sanchís con su sempiterna sonrisa en los labios (Foto: Miguel Sanchís)

123", 13 "C-352L" y una "Bü 131", el Regimiento pasó a ser denominado oficialmente 1er Regimiento, con los Grupos 11 y 44. Pero en este último mes acabó la estancia de los R.3 en Alcalá, ya que los cinco que tenía destinados el Regimiento, y a los que todavía se les seguían haciendo pruebas con las hélices, pasaron en dotación al 15 Regimiento de Agoncillo, cuyos efectivos estaban constituidos por siete

*En el año 1952
causaron baja los últimos
Dornier 17,
finalizando así su historia en España.*





El avión 27-17, también perdido en accidente en diciembre de 1938.

Heinkel "He 111", seis CASA C-2111A y dos "Bü 131". Esos "Bacalaos" eran los R.3-14, 27, 29, 30 y 31, de los cuales este último no pudo incorporarse a causa de las averías que impidieron su traslado y que motivaron su posterior desguace -finalmente entró en los talleres de la Maestranza de Madrid el 5 de diciembre de 1951, sin motores y con alteraciones y corrosión en la chapa, según se citaba en el informe de su expediente de baja-.

Poco debieron volar en el nuevo destino, puesto que en marzo del siguiente año causó baja en vuelo el R.3-29, en mayo el R.3-27, en agosto el R.3-14 y en diciembre el R.3-30, pasando todos a Maestranza de Logroño.

En marzo de 1952 se incorporaron al 15 Regimiento desde la Maestranza de Madrid, en la que habían sido reparados, los R.3-21 y 25, que permanecieron en servicio muy poco tiempo pues éste fue propuesto de baja en el mes de mayo y el otro dejó de estar en vuelo en julio y fue propuesto de baja en agosto, finalizando así la historia de los Dornier 17 en España ■

