

# Los hidroaviones Arado AR-95A-0, en España

EMILIO HERRERA ALONSO,  
Coronel de Aviación

**D**ESDE la publicación del libro "Entre el añil y el cobalto" el día de Nuestra Señora de Loreto de 1987, he recibido varias amables cartas en las que quienes me escriben se extrañan de que en mi obra no se hable de los aviones Arado 95, y dado que en ella se trata, únicamente, de los hidros que participaron en la guerra de España, y aunque estos aparatos no actuaron en ella, está muy extendida la idea de que sí lo hicieron, trataré de aclarar el malentendido.

En varias ocasiones y en diversos medios impresos —libros y publicaciones periódicas— se ha dicho que:

*"Los seis hidroaviones Arado Ar-95A-0 de pre-serie, fueron entregados a la Legión Cóndor en 1938, para equipar el Grupo 64, que se encontraba estacionado en la base aeronaval de Pollensa (Mallorca), desde donde les fue confiado el control del tráfico marítimo, cooperando al bloqueo de los puertos levantinos. Su actuación fue relativamente limitada y parece ser que en España no actuaron nunca operativamente con torpedos, por carecer de estos artefactos.*

*De los seis aparatos quedaban tres al finalizar la contienda, los cuales, transferidos a la Aviación española y reagrupados como HR-3, permanecieron en servicio hasta 1948, año en que fueron dados de baja."*

Pues bien: esta información, machaconamente repetida, contiene un conjunto de inexactitudes tan considerable, que apenas dice algo que sea aceptable, ya que ni eran seis los Arado que vinieron a España, ni equiparon el grupo 64, ya que nunca existió grupo alguno

—español o alemán— que tuviera esta denominación, ni controlaron tráfico marítimo de ninguna clase, pues llegaron cuando la guerra ya había terminado, ni jamás la base de hidros de Pollensa fue "aeronaval". Es verdad que nunca actuaron con torpedos y que tres fueron los que recibió la Aviación española, pero nunca fueron agrupados bajo el indicativo HR-3, porque en diciembre de 1945, al entrar en vigor la disposición que creaba este indicativo, ya hacía más de cuatro años que no volaba el único Arado 95 que quedaba, y que desde 1940 se encontraba en un barracón a cargo de la Maestranza Aérea de Baleares y allí permanecería hasta su baja definitiva en enero de 1949.

Desconozco el origen de esta falsa información sobre los hidros Arado Ar-95 que volaron en la Aviación española, pero se puede suponer que alguien la lanzó irresponsablemente, y fue luego rebotando, repetida por quienes sin verificarla, la aceptaron y así lo publicaron.

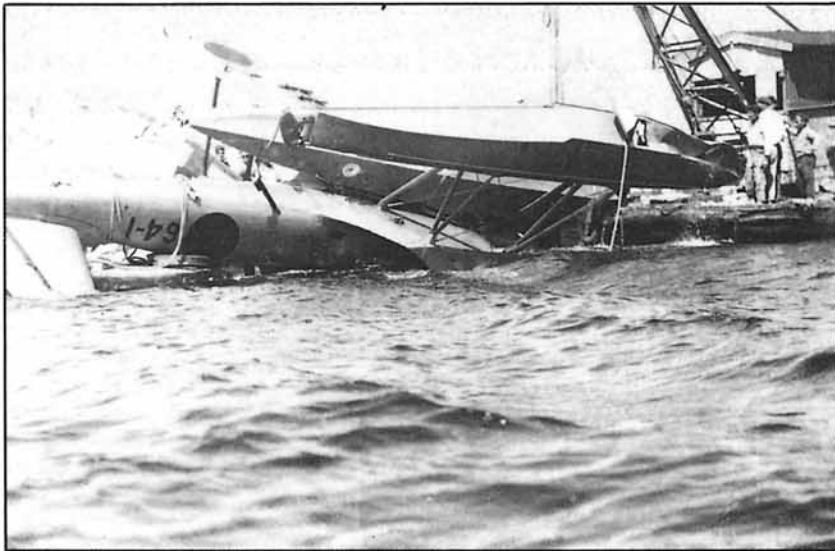
El Arado Ar-95A-0 era un hidroavión de airosa línea, monomotor, triplaza y biplano ligeramente decalado, de fuselaje monocasco, de construcción enteramente metálica con la única excepción del



Emblema de la 51 Patrulla

Un Arado Ar-95A-0 en el agua, en la Base de Pollensa





El 64-1 después del capotaje, el 6 de septiembre de 1939.

intradós de las alas y las superficies móviles que iban forrados de tela. Tenía alerones en los cuatro planos, y éstos podían plegarse sobre el fuselaje para el almacenamiento y transporte del aparato. Disponía de dos flotadores de aluminio, de rediente sencillo y con timones de agua, sujetos por montantes a la panza del avión y a los planos inferiores.

Estaba dotado con un motor radial, *B M W 132-Dc*, de nueve cilindros y 880 c.v., carenado con anillos que movía una hélice *Hamilton Standard*, tripala, metálica y de paso variable.

Su armamento lo constituían, una ametralladora *Rheinmetall MG-17*, de 7,9 mm. fija en el costado derecho del motor y sincronizada con la hélice a través de cuyo disco disparaba, y una *MG-15*, del mismo calibre, en torreta en el puesto posterior; bajo el fuselaje llevaba soportes para un torpedo de 700 Kg. o una bomba de 375, o seis de 50.

Había nacido el *Arado Ar-95A-O* como resultado de desarrollar un proyecto del ingeniero Walter Blume, en la factoría que la *Arado Flugzeugwerke* tenía en Babelsberg, en las afueras de Berlín, para satisfa-

cer la petición del Alto Mando de la *Kriegsmarine*, y dotar a un portaaviones y otros navíos mayores que figuraban en el plan naval de 1934. Se pretendía obtener un hidroavión de reconocimiento, bombardero y torpedero, con un alcance superior a las 1.000 millas, que tuviera la robustez necesaria para soportar, además de la dureza de las maniobras en aguas abiertas, el áspero trato que, trincado en la cubierta de los navíos, la intemperie le haría sufrir.

El primer prototipo —se construirían cinco— voló en el otoño de 1936; éste y el segundo eran biplazas, pero los otros fueron ya triplazas, estuvieron provistos de una cubierta vidriada y tendrían modificada la superficie vertical de la cola. Se experimentó como avión terrestre, y el resultado fue que podría utilizarse indistintamente, como hidro o terrestre, mediante la sustitución de los flotadores por un tren de aterrizaje, clásico, carenado.

Tras experimentar diversos motores se optó por el radial *B M W 132.Dc*, y éste fue el que equipó a la pre-serie de seis hidros con que se comenzó la producción que quedó lista a finales de 1938.

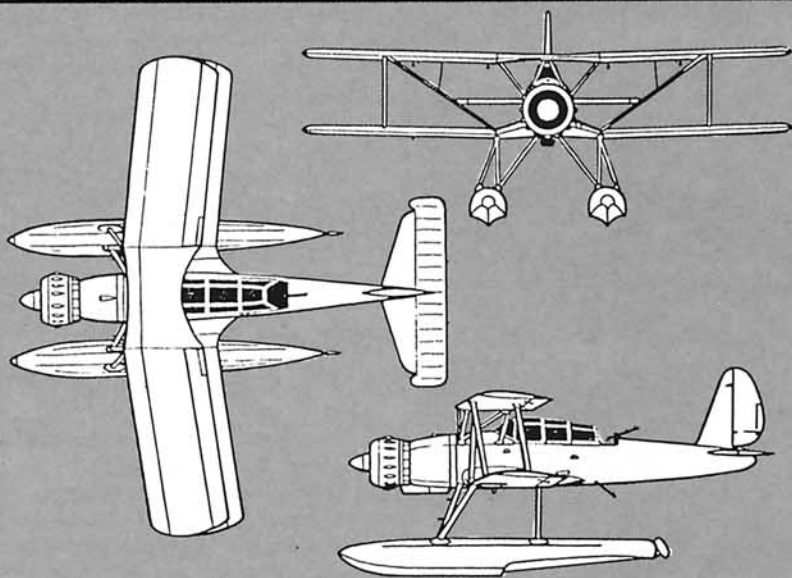
Tres de estos aviones llegaron a España en los primeros días de abril de 1939, lo mismo que otros tres hidros bimotores, *Heinkel He-115*, y la Legión Cóndor los adscribió a la AS/88, única unidad de hidros con que contaba aquella fuerza.

No hay que olvidar que, además de colaborar con los ejércitos nacionales en el esfuerzo de la guerra, Alemania, abocada ya a la guerra que estallaría en el otoño de 1939, se servía de la Cóndor para experimentar armas, equipos y sistemas. Los *Heinkel 115* apenas hicieron acto de presencia en nuestra patria, y a la suya los llevaron los alemanes cuando en mayo se repatrió la Legión.

No ocurrió lo mismo con los *Arado 95* que, sin apenas pasar por la AS/88, fueron entregados al 2-G-62/73 a finales de abril. El mando español les asignó el indicativo "64" (1) y formó con

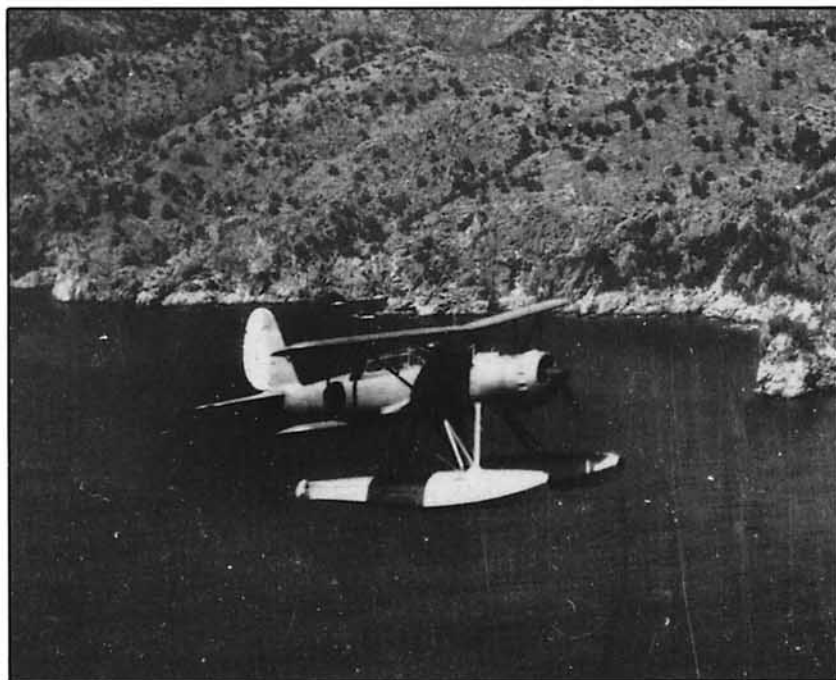
(1) El indicativo correspondía a cada tipo de avión, y no al grupo o grupos a que fueran asignados, aunque es frecuente leer que el grupo era el del número de tipo.





### CARACTERISTICAS

DIMENSIONES		PRESTACIONES	
Envergadura .....	12,5 m.	Velocidad máxima a nivel del mar ...	275 km./h.
Longitud .....	11,1 m.	Velocidad máxima a 3.000 m. ....	302 km./h.
Altura .....	5,2 m.	Velocidad de crucero .....	260 km./h.
Superficie alar .....	45,4 m <sup>2</sup>	Velocidad toma de agua .....	91 km./h.
Peso, vacío .....	2.450 kg.	Techo .....	7.300 m.
Peso máximo .....	3.570 kg.	Alcance .....	2.200 km.
Carga alar .....	78,7 kg./m <sup>2</sup>	Subida, a 4.000 m. ....	en 11 minutos



Un Arado 95 en vuelo ante Cala Murta.

ellos una patrulla que quedó a las órdenes del capitán Luis Lerdo de Tejada, experimentado hidrista que había hecho la guerra en la I-E-70.

Las pruebas de carga las realizó el alférez Hevia, y por una mala interpretación del manual del avión, despegó en el primer vuelo con una carga superior a la aceptada en las normas, pero la habilidad del piloto, la acción del ángel de la guarda que es, como se sabe, una de las fuerzas sustentadoras del avión, y esos márgenes de seguridad que siempre se reservan las casas constructoras al elaborar el manual, lograron que el vuelo se desarrollara con toda felicidad.

Cuando llegaron a Pollensa estos aviones, venían con la aleación pulida, pero pronto se pintaron de verde claro, con el intradós de las alas y los bajos de fuselaje y flotadores, azul celeste; asimismo les fueron pintados en alas y fuselaje los círculos negros reglamentarios, y la cruz de San Andrés en fondo blanco, en la cola.

Se diseñó para la patrulla —que era conocida como "de bombardeo en picado"—, un emblema que consistía en un pajarraco, especie de buitre, que calzaba unas grandes botas y llevaba un paraguas colgando de su pelado pescuezo, y se pintó a ambos costados del fuselaje, ocupando el lugar en que inicialmente habían estado los círculos negros.

Uno de los Arado, el 64-3, transformado en terrestre en los talleres de Son San Juan, fue llevado en vuelo a Getafe, para allí ser experimentado durante un mes en aquella versión, regresando luego a Mallorca, donde recuperó su condición de hidro.

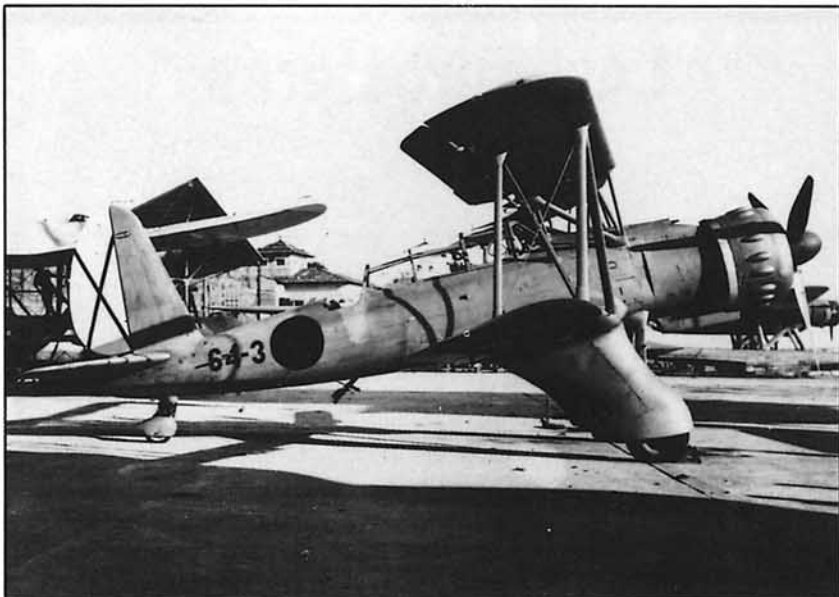
El 1.º de septiembre de 1939, una norma de la 1.ª Sección del E.M. determinaría el estacionamiento definitivo de los Arado 95 en la Base de Pollensa, con la denominación de 51 Patrulla, quedando encuadrados en la 52 Escuadrilla; y este número 52 debía haberse pintado en ambos costados, seguido de los cardinales, 7, 8 y 9, sustituyendo al 64-1, 2 y 3 que hasta entonces habían llevado, pero únicamente se pintó el 52-8 al 64-2, ya que pocos días después de recibirse la orden, era éste el único Arado que volaba.

El primer accidente se produjo el 6 de septiembre, cuando, despegando para un vuelo de entrenamiento, capotó el 64-1, resultando ileso el piloto, teniente Antonio Casteleiro, y sufriendo el aparato tales destrozos que lo llevaron directamente, del agua al montón de la chatarra.

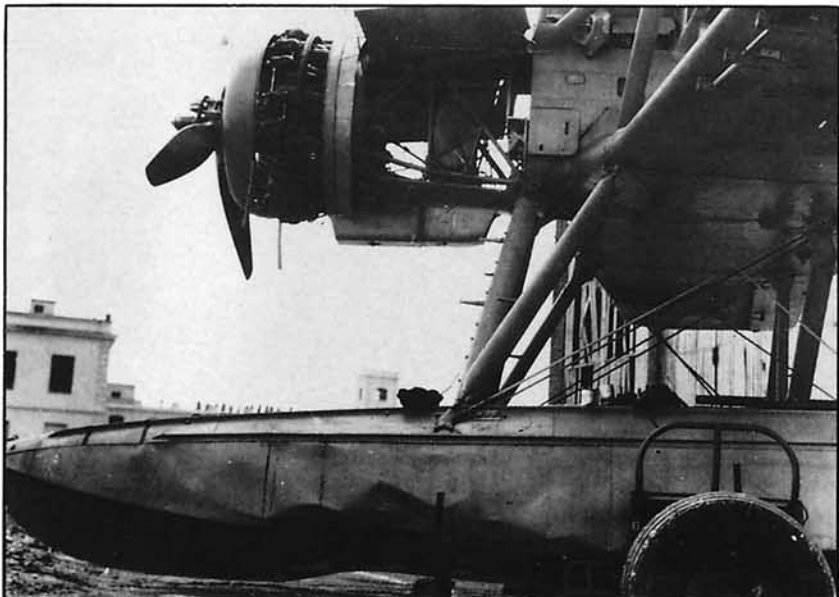
Tres semanas más tarde, el 28, sufrió un accidente el 64-3 al iniciar el regreso de un viaje a Barcelona; despegaba en aquel puerto, y cuando ya se encontraba en el aire pero aún muy cerca del agua, golpeó con el flotador izquierdo a un barco pesquero que en aquel momento doblaba el espigón, y aunque el golpe destrozó la timonera de la embarcación, no hubo heridos a bordo de ésta. El avión continuó la maniobra y llegó a Pollensa, logrando tomar agua sin muchas complicaciones, pero a partir de aquel momento, no volvió a volar.

Una de las características negativas de este hidro es que le pesaba mucho el morro, y ello hacía que al cortar motor se convertía en un auténtico ladrillo. Probablemente fuera esto causante del accidente que tiñó de sangre las páginas del corto Diario de Operaciones de la Patrulla.

Ocurrió aquél el 8 de agosto de 1940. A las 10 de la mañana de un día radiante, con viento flojo que entraba de la bocana, despegó para un vuelo de prueba el 52-8, tripulado por los tenientes Santiago Jiménez Rojas y Joaquín Rioja Baónés, a los que acompañaba el alférez Luis Lloveras Maestre, que estaba agregado a la Base, en espera de ser llamado al curso de pilotos para el que había sido admitido. Llevaban volando 45 minutos cuando el hidro se lanzó en un fuerte picado sobre la Playola, en dirección al Puerto, y cuando salía de aquél, dio un hachazo a unos 50 metros de altura, y se precipitó violentamente contra el agua a poco más de 200 metros de la grúa. La canoa de servicio se dirigió inmediatamente al lugar en que se veían flotar los restos del aparato, y fueron varios los que se lanzaron al agua desde la orilla, para tratar de prestar ayuda a sus compañeros; únicamente sus cuerpos sin vida pudieron rescatar, los de Jiménez y Rioja, muertos en el choque, y el de Lloveras, ahogado. Uno de los que mayor esfuerzo realizó fue el comandante Alemán



En 64-3, en versión terrestre, en la explanada de la Base de Pollensa. Tras él se ven un Cant Z-501 y un Cant Z-506 B.



El 64-2 ante un barracón de la Base de Pollensa, después del accidente en el puerto de Barcelona. Se ve el flotador izquierdo dañado.

de la Sota, que tras varios intentos, logró extraer de la sumergida cabina el cuerpo del teniente Jiménez Rojas.

Dado que —al menos teóricamente, ya que el 64-3 no había sido dado de baja definitiva— existía uno de estos hidros en 1945 cuando el E.M. puso en vigor una nueva clave de indicativos para los aviones con que a la sazón contaba el Ejército del Aire, al Arado 95 se le asignó el suyo: HR-3, pero nunca llegó a lucirlo en su airoso empenaje vertical, ya que en aquellas fechas se encontraba en un barracón de la

Base de Pollensa, a cargo de la Maestranza Aérea de Baleares, sin la menor esperanza de volar de nuevo. Así permanecería aún tres años largos, hasta que, solicitada su baja por aquélla el 18 de febrero de 1948, fue aceptada casi un año más tarde, el 21 de enero de 1949, por el E.M., liquidándose así la corta, aunque cruenta, historia de los tres hidroaviones Arado Ar-95A-0 que durante poco más de un año pasearon en sus timones, por el cielo de Mallorca, la cruz de San Andrés. ■