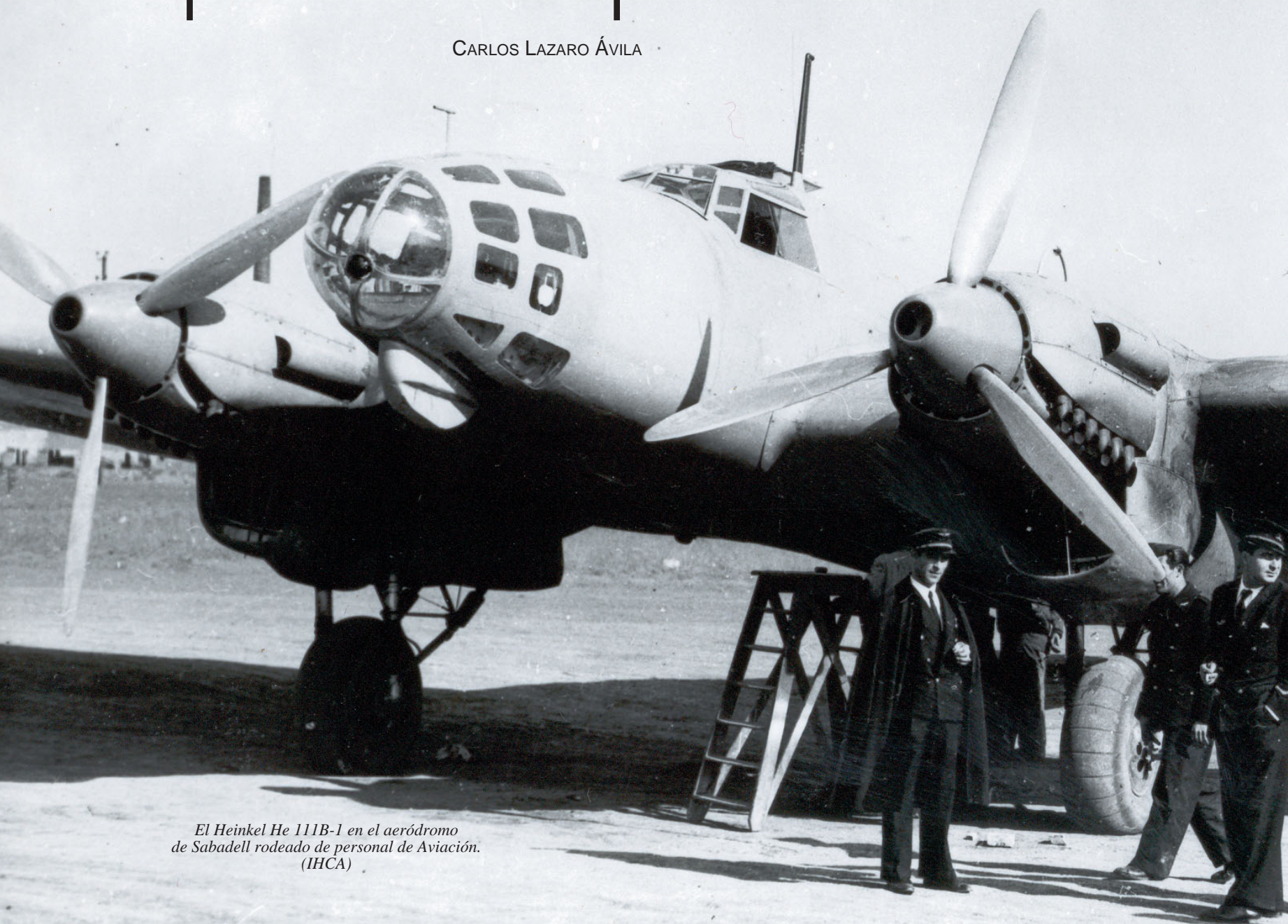


Un Heinkel para la República

CARLOS LAZARO ÁVILA



El Heinkel He 111B-1 en el aeródromo de Sabadell rodeado de personal de Aviación. (IHCA)

En el mes de mayo de 1938, el *Nauchnoispytatel'skij Institut Voenno-Vozdushnykh Sil*, Instituto Soviético de Investigaciones Aeronáuticas (NII VVS) situado en Chalovskaya, cerca de Moscú, recibió dos ejemplares de los aviones más avanzados que la Alemania nazi había puesto en orden de batalla: el caza monoplano Messerschmitt Bf.109B y un bombardero Heinkel He 111B-1. Los soviéticos habían recibido ambos aparatos a través de las autoridades republicanas españolas, quienes, a su vez, los habían conseguido gracias a dos golpes de buena fortuna ocurridos en diciembre de 1937.

Aunque la captura de estos aviones es conocida creemos que no se ha profundizado en sus pormenores y consecuencias. En este artículo nos centraremos en el periplo del bimotor de bombardero Heinkel y su tripulación que fueron capturados durante la cruenta batalla de Teruel¹.

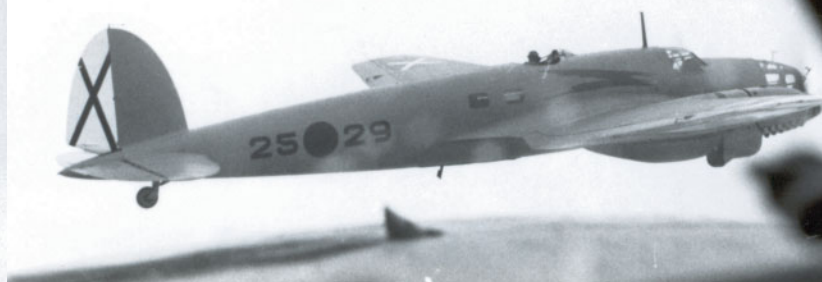
¹Sobre los otros cazas alemanes capturados (Bf 109 y Heinkel He 51) véase J. Arráez *L'Aviation de chasse de la République Espagnole, 1936/39*. Lela Press, 1999.

LA ACCIDENTADA MISION A TERUEL

La batalla de Teruel supuso un cambio en las misiones del K/88 de la Legión Cóndor; tras intensivos ataques sobre los aeródromos republicanos, los bombarderos alemanes se lanzaron de lleno al desgaste del cerco ofensivo republicano de Teruel que, en aquellas fechas, se estaba llevando a cabo en las adversas condiciones meteorológicas del invierno aragonés. El día 17 de diciembre de 1937 una formación de veintitrés Heinkel de la 3ª y 4ª Escuadrillas del K/88 despegaron del aeródromo

de Burgo de Osma (Soria) para hostilizar a las unidades gubernamentales que acosaban las defensas al Norte de Teruel, y las zonas de Perales, Argente y Alfambra². El servicio asignado sólo se cumplió a medias debido a las malas condiciones climatológicas; tras haber descargado sus bombas, los bimotores alemanes iniciaron el viaje de regreso a la base pero una fuerte tormenta hizo que uno de los aparatos, el Heinkel matrícula 25-32 del 3.K/88, se despistara y tomara tierra cerca de Alcocer, pueblo de la zona de la provincia de Guadalajara que controlaban las tropas del gobierno de Madrid.

La tripulación del aparato, compuesta por el primer teniente piloto Hans Karlowski, primer teniente observador Johannes Lorenz, el sargento mecánico Karl Weber y el operador de radio, sargento Heinz Meyer, detectó una avería

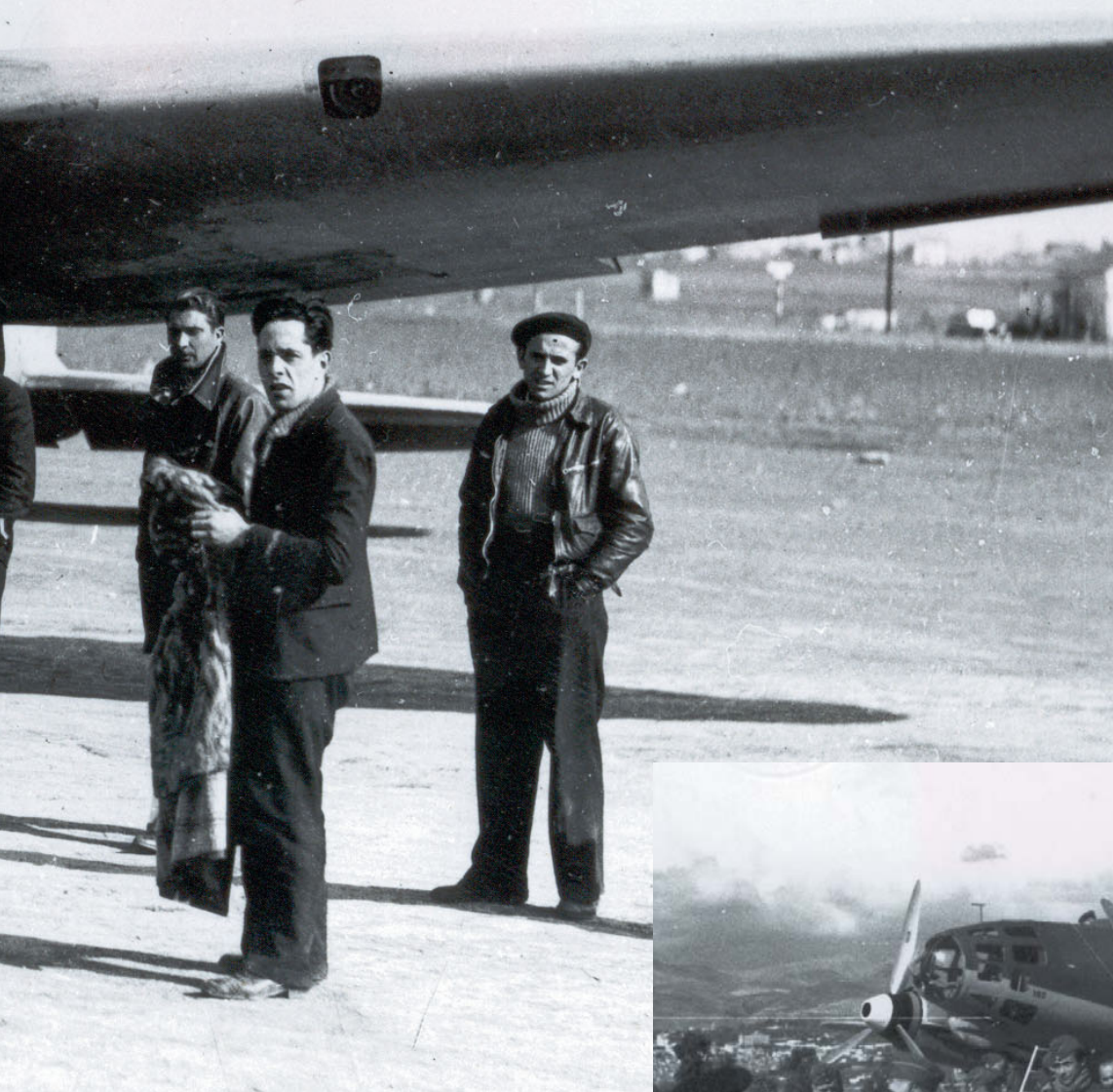


*Un He 111B de la 1.K/88 en patrulla hacia el objetivo.
(Foto R. Calparsoro vía IHCA)*

en uno de los motores y no pudieron poner el avión en vuelo. Los aviadores decidieron abandonar el avión y alcanzar las líneas nacionales a pie pero, inexplicablemente, no incendiaron el aparato. Quizás pensaban que el frente estaba cerca, error del que saldrían después de avistar a los primeros soldados republicanos.

La primera noticia del aterrizaje del avión desorientado la proporcionó, un día después, una emisora de Madrid que difundió información ajena a la realidad de lo sucedido: ... en el frente de Guadalajara, cerca de Alcocer, se ha derribado un avión rebelde. Los cuatro tripulantes han podido saltar en paracaídas y se han fugado a los montes. Tro-

*Tripulaciones recibiendo órdenes en Armilla (Granada).
(Foto R. Calparsoro vía IHCA)*



²Resúmenes de Partes Diarios efectuados por la Aviación Nacional de las distintas regiones aéreas, Legión Cóndor, Aviación Legionaria y de la actividad aérea enemiga. Noviembre-Diciembre de 1937. Asuntos 9115. Archivo Histórico del Ejército del Aire.





Vista superior del Bf.109 aterrizado en la carretera de Azaila-Escatrón (Foto IHCA)

pas republicanas les persiguen³. La verdad de los hechos no era tan victoriosa como la propaganda republicana pretendía hacer ver a sus oyentes. Gracias a la documentación conservada sobre los testimonios de algunos de los aviadores canjeados durante la guerra hemos podido averiguar cuáles fueron las causas del aterrizaje.

El 25 de junio de 1938, el mecánico Karl Weber relató su experiencia del suceso en la que detallaba que salieron de Burgo de Osma a las 10.00 horas y que tras el servicio de bombardeo se despidieron. Como se les agotó el combustible tuvieron que tomar tierra y abandonaron el avión⁴. En función de los hechos que conocemos, el relato del mecánico alemán resulta poco creíble respecto a los datos sobre el aterrizaje; sin embargo, aporta información sobre los avatares de la tripulación germana en territorio republicano. Weber comenta que fueron in-

mediatamente capturados y conducidos a la localidad de Trillo. Desde allí fueron conducidos a la ciudad de Guadalajara, donde fueron interrogados por un ruso y, finalmente, trasladados a Madrid. Tras un breve periodo de tiempo ingresaron en la prisión de Jérica (Valencia) para ser puestos a disposición del servicio de canjes. Posteriormente, el mecánico Karl Weber fue trasladado al Castillo de Montjuich el 10 de enero de 1938, siendo intercambiado por un aviador ruso el 22 de julio de 1938 en el puesto fronterizo catalán de La Junquera.

El testimonio del sargento Heinz Meyer desvela muchos más detalles, siendo éstos más acordes a la que pudo haber sucedido. El operador de radio del Heinkel 111 relata en su testimonio que el avión se encontraba a 6.900 metros sobre el objetivo y que no pudieron realizar el servicio. Además, Meyer aporta un dato desconocido: al iniciar la vuelta

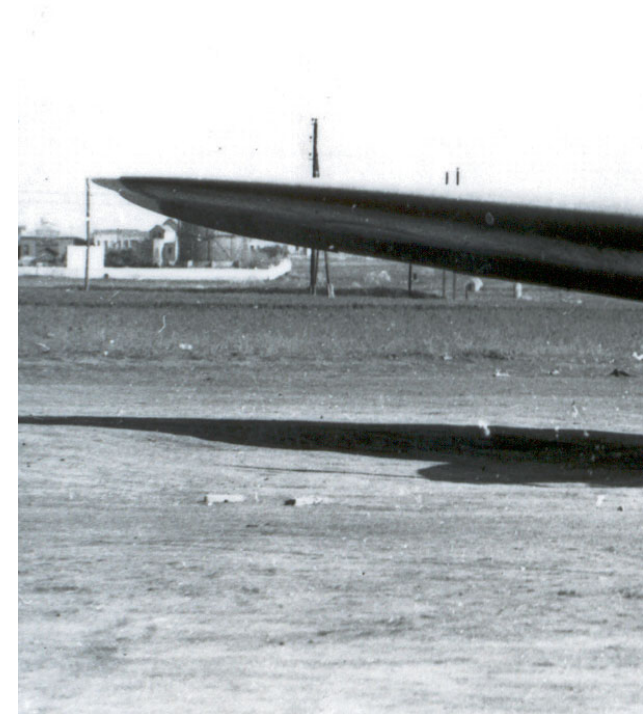
su aeródromo soriano fueron atacados por los cazas republicanos. A causa del intenso frío no pudieron sacar el puesto de tiro (imaginamos sería el de la zona ventral del bombardero) y que se les helaron los dedos de pies y manos al intentarlo. El Heinkel se encontraba en una situación desesperada porque la radio estaba estropeada y uno de los motores no funcionaba bien⁵. Si a este cuadro técnico le unimos la navegación en una tormenta invernal y el testimonio del mecánico Weber sobre la falta de combustible podremos comprender las razones que les obligaron a realizar un aterrizaje en Guadalajara⁶.

³Partes de Operaciones de la Legión Cóndor, Diciembre de 1936 a Diciembre de 1937. Asuntos 9109. Archivo Histórico del Ejército del Aire.

⁴Listas y correspondencia referente al canje de prisioneros por la Cruz Roja. Asuntos 193. Archivo Histórico del Ejército del Aire. En su declaración, Weber comete un error en la fecha, ya que indica que la misión se produjo el día 18 de diciembre.

⁵Idem.

⁶Heinz Meyer, se integró en el grupo de prisioneros formados por el suboficial Otto Polenz (piloto del Bf 109), el cabo Leo Sigmund y el alférez Tonollo (tripulante de un He-59 derribado en Vinaroz la noche del 15 de marzo de 1938), que fueron canjeados el 15 de julio de 1938 por los aviadores rusos Alexander Andrevitch Martinoff, Feodor A. Schiloff y M. Ivanovich Sokolowski, tripulantes de un Tupolev SB-2 abatido el 28 de enero de 1938, así como Eugenio Nicolaievitch Slepneff (cuyo verdadero nombre era Stepanov) piloto del Polikarpov I-15 matrícula CA-028 abatido el 17 de enero de 1938. Archivo General Militar de Ávila. Legajo 1286. Carpeta. 1 Parte Operaciones 4ª Región Aérea. Hans Karlewski y Johannes Lorenz serían propuestos para el canje que se celebraría el 1 de septiembre de 1938 junto a dos pilotos italianos y un español. Archivo Histórico del Ejército del Aire. Asuntos 193.



UN HEINKEL EN MANOS DE LA REPUBLICA

El gobierno de Madrid no debió de creer la racha de buena suerte que estaba teniendo en aquel invierno de 1937. El día 4 de diciembre, el Bf 109 del suboficial Otto Polenz, matrícula 6-15, perteneciente al 1.J/88, se había visto obligado a aterrizar en la carretera Azaila-Escatrón por problemas en el motor, dejando al enemigo el avión intacto. Quince días después, los republicanos se encontraban con otro moderno aparato alemán cuya tripulación les había dejado intacto. A esas alturas de la guerra, ambos aviones podían aportar abundante información susceptible de ser utilizada por las Fuerzas Aéreas de la República pero, lo que menos podía esperar el gobierno de Madrid es que los dos aparatos germanos adquirieran un papel tan importante en las relaciones de la II República con las legaciones diplomáticas de Francia y la Unión Soviética.

Los franceses fueron los primeros en realizar presiones ante el gobierno de Madrid para probar el bombardero Heinkel. Según el piloto republicano Andrés García Lacalle⁷, los diplomáticos galos ofrecieron al gobierno republicano la posibilidad de abrir la frontera para dar entrada a nuevo material de guerra a cambio de que una comisión aeronáutica procedente del CEMA de Orleans-Bricy, dirigida por el ingeniero jefe Guy de Merle, examinara ambos aeroplanos. Tiempo después, la delegación técnica, entre cuyos miembros se encontraban el comandante de Briey y el afamado piloto de pruebas Konstantin Rozanoff, se trasladó a la zona de Guadalajara donde había aterrizado el bimotor. El campo improvisado estaba muy embarrado y Rozanoff pudo hacer despegar al Heinkel con muchas dificultades. El piloto francés y el resto de la



Vista lateral del avión donde se puede observar que los discos negros de alas y fuselajes han sido tapados con pintura roja. (Foto ADAR-BARCELONA)

delegación técnica iniciaron un accidentado vuelo en dirección al aeródromo de Sabadell. Durante el viaje sufrieron el fuego antiaéreo de las baterías nacionales y republicanas porque, pese a que se le pintó una banda roja en el fuselaje y el timón vertical de dirección, se olvidó tapar los distintivos blancos de las puntas de las alas y, como es lógico, unos y otros artilleros sólo podían distinguir en el cielo la conocida silueta o las enseñas del bombardero enemigo.

En el aeródromo catalán, el Heinkel fue sometido a una exhaustiva evaluación —estática y aérea— por parte de los franceses, quienes el día 12 de febrero llegaron a hacer un nuevo vuelo de prueba entre Sabadell y el campo de Reus⁸. Al parecer, también se hizo una exhibición ante una delegación de las autoridades españolas que presidía el coronel de las Fuerzas Aéreas Republicanas, Antonio Camacho. En contrapartida por haber evaluado el Heinkel, los franceses se comprometieron a la apertura de la frontera pirenaica para que

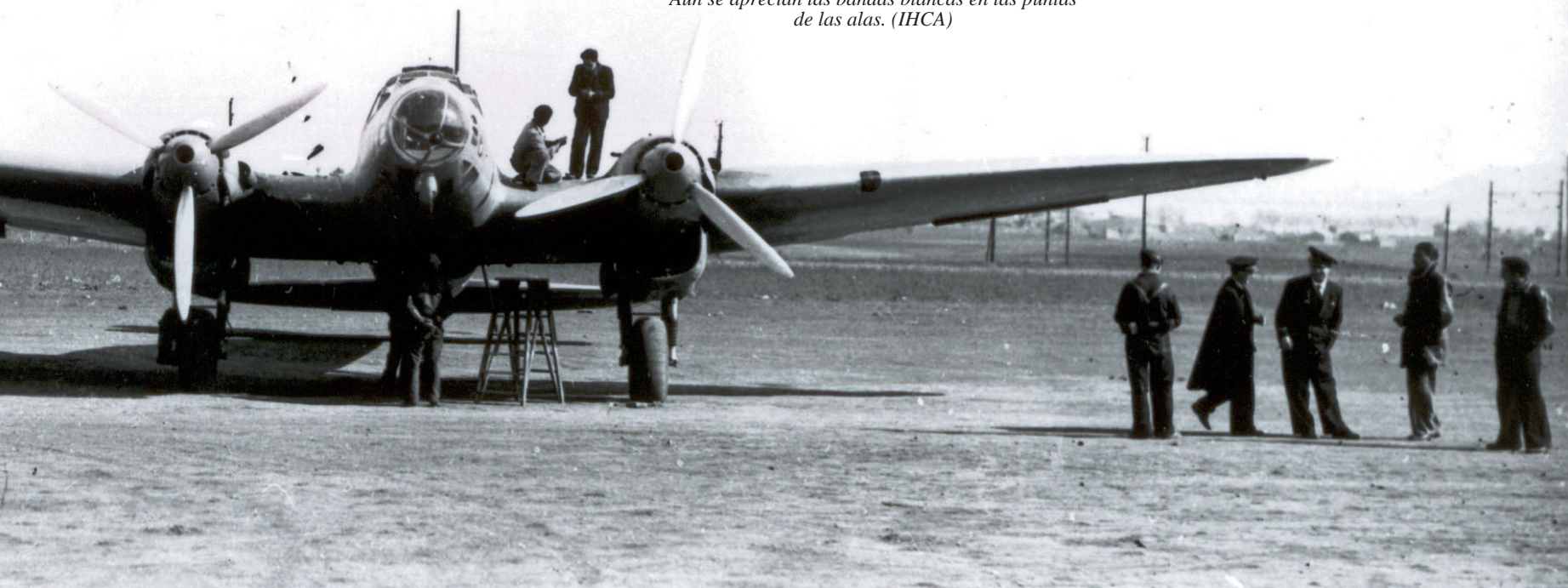
los vitales suministros bélicos y alimenticios afluyeran a la II República. Según Lacalle, no era la primera vez que se producía este tipo de “intercambio”. Al parecer, los militares del país vecino también ofertaron la entrega de motores de aviación a cambio de un cañón MG FF (licencia Oerlikon) de 20 mm. capturado entre los restos de un Heinkel-59 abatido por un caza nocturno en la costa catalana⁹. Finalizado el examen por parte de la comisión gala, el Heinkel fue puesto a disposición de los españoles que procedieron a revisarlo detenidamente haciendo numerosas evaluaciones en vuelo.

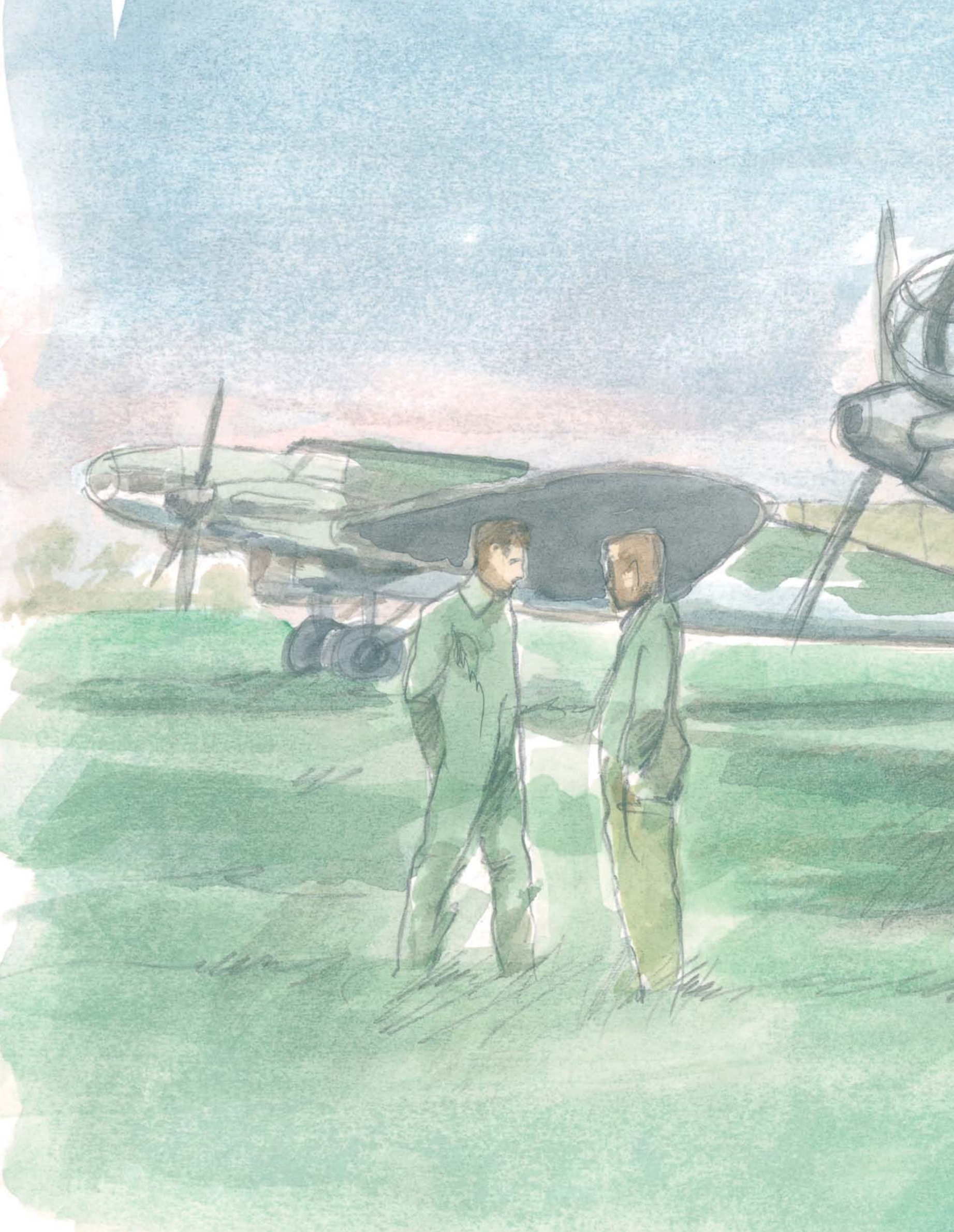
⁷Mitos y verdades. Editorial Oasis. México, 1973.

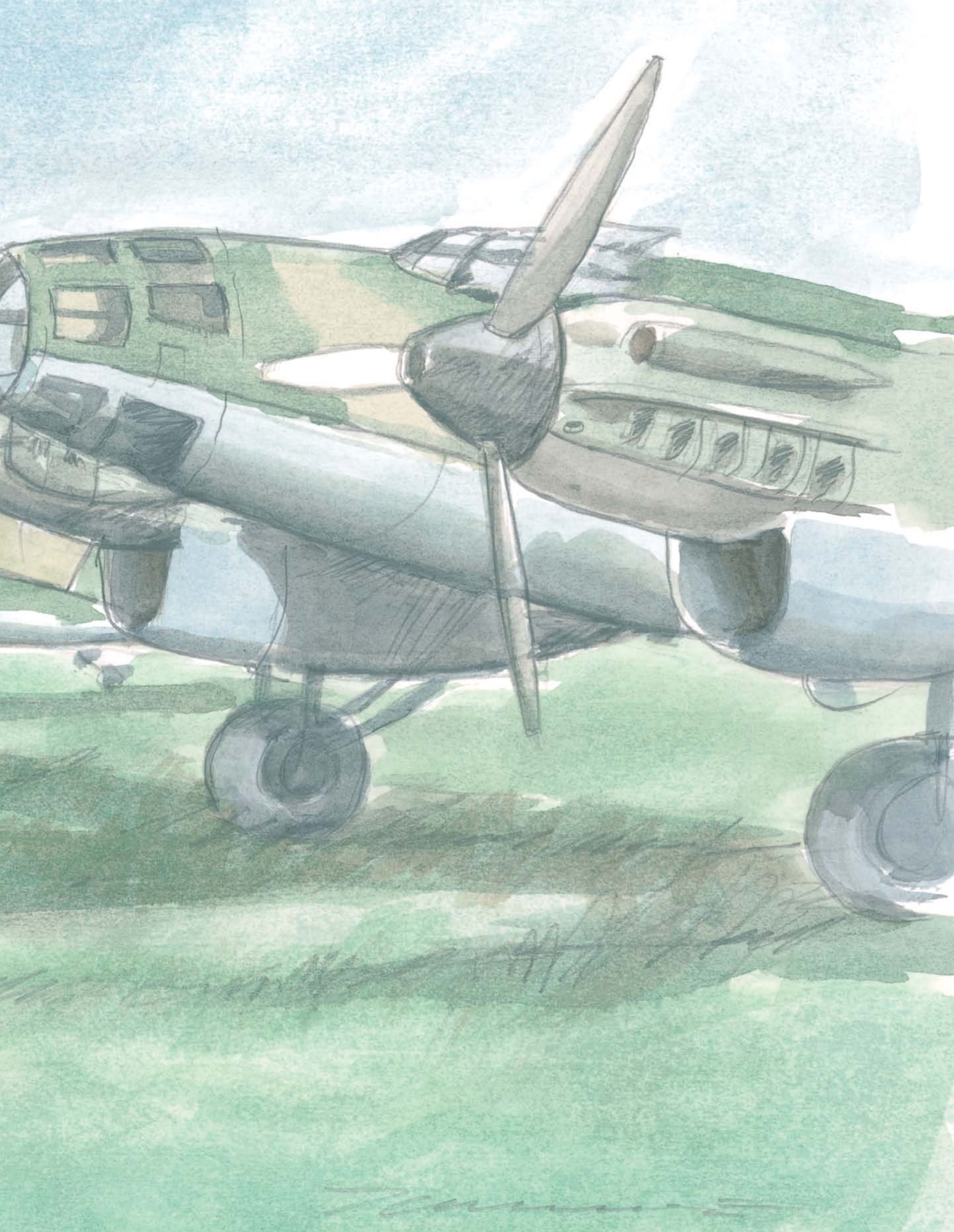
⁸Partes de Información del Aeródromo de Reus, noviembre y diciembre de 1937; febrero, marzo y abril de 1938. Fuerzas Aéreas. Tercera Región. Legajo 1281, Carpeta 10. Archivo General Militar de Ávila.

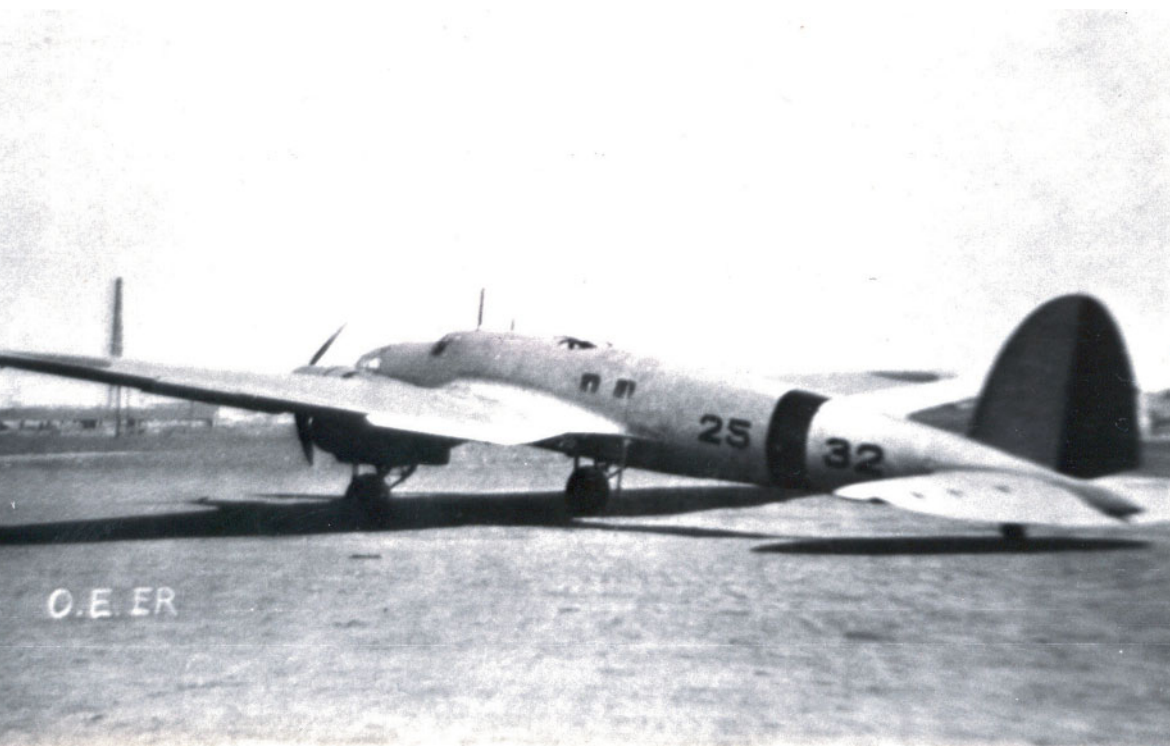
⁹Ibidem, página 373.

Vista frontal del Heinkel 25-32. Aún se aprecian las bandas blancas en las puntas de las alas. (IHCA)









*Otra vista avión donde se puede observar que los discos negros de alas y fuselajes han sido tapados con pintura roja.
(Foto ADAR-BARCELONA)*

En primer lugar, cabe preguntarse ¿qué conclusiones obtuvieron los españoles del examen del Heinkel? Fundamentalmente, su solidez constructiva. El Heinkel 111 había sido diseñado basándose en los éxitos del monoplano monomotor Heinkel He 70, dando lugar a un bombardero monoplano de ala baja elíptica, construido completamente en metal y con una protección para sus partes vitales (depósitos de combustible y motores) que, junto a su velocidad, le hacían casi invulnerable a la acción de la caza republicana. Los técnicos españoles congregados en Sabadell pudie-

ron corroborar esta solidez constructiva del aparato; Emilio Galera Macías, piloto de Polikarpov I-15, ocupó durante uno de los vuelos el puesto cercano al ametrallador dorsal y, aplicando la llama de su mechero durante un pequeño lapso de tiempo a la estructura metálica comprobó su resistencia¹⁰. Este tipo de pruebas debió dar la razón a los continuos requerimientos ejercidos por parte de la Escuadra de Caza para aumentar el calibre de las armas de los I-15 e I-16 que, si bien podían herir o los tripulantes del bombardero, se mostraban totalmente inefectivos a la hora de abatir el

aparato por el blindaje de sus partes vitales¹¹. Para finalizar este apartado del examen queda por despejar una incógnita: ¿Qué piloto español tripuló el Heinkel 111 en Sabadell? Muy probablemente lo hizo Ananías San Juan Alonso, piloto de polimotores con amplia experiencia de preguerra en estos aviones (tripuló los Fokker VII y Junkers K.30 en Cabo Juby) que amplió durante la guerra civil al ser incorporado en los primeros días del conflicto en la escuadrilla 1E22 dotada con Junkers 52; con uno de estos trimotores se fugó el 10 de noviembre de 1936 en dirección a Madrid, aterrizando en el aeródromo de Alcalá de Henares. San Juan fue transferido al Grupo 12 de bombardero (Tupolev SB-2) y se convirtió en jefe de una de las escuadrillas del Grupo 24. La experiencia de este piloto le convertían en el aviador más idóneo para tripular el Heinkel 111 capturado, y así lo confirma una certificación de San Juan que realizó el coronel Camacho —quien, como hemos visto, estuvo presente en la evaluación del bimotor alemán en Sabadell:

¹⁰Citado por Gerald Howson, *Aircraft of the Spanish Civil War, 1936-39*. Putnam. Londres, 1990; página 183.

¹¹La OCEA de Sabadell, bajo la dirección del ingeniero militar Manuel Bada Vasallo, realizó estudios para la instalación de cañones de 20 mm. en los I-16.

*Los miembros de la comisión francesa
pasan por delante del avión
(IHCA)*





Documento excepcional: el Heinkel en Reus (Foto E. Roselló).
A la derecha un elemento de "trueque" con el gobierno francés: cañón MG de 20 mm. (IHCA)

Que desde su incorporación a la República hizo toda la campaña con los bimotores "Martín Bomber" y en un "Heinkel 111" cogido al enemigo¹².

Al parecer, las conclusiones que extrajeron los técnicos españoles del examen del Heinkel capturado no debieron revertir en elementos apreciables. La más evidente, el incremento del calibre de las ar-



mas de los cazas no se produjo nunca. Exceptuando el famoso rumor sobre la llegada a España de una escuadrilla de I-16 equipada con cañones Shvak de 20 mm. y la, esta vez real, presencia de cañones Oerlikon en algunos Dewoitine 371 y Gourdou Lesseurre GL de Defensa de Costas, el único incremento en la potencia de fuego se hizo con la incorporación del Polikarpov I-16 Tipo 10 dotado de cuatro ametralladoras Shkás.

Para finalizar, cabe decir que uno de los beneficiados directos del examen del Heinkel 111 fue el comandante Lacalle. El ingeniero industrial Adolfo de la Riva uno de los técnicos que estudió el avión, examinó el equipo de radio Telefunken y los audífonos requisados a los tripulantes alemanes, descubriendo que la Legión Cóndor no utilizaba micrófonos para sus comunicaciones, sino laringófonos. Partiendo de los originales manufacturados por Siemens, De la Ri-



Vistas de los laringófonos Siemens (Foto Fuerzas Aéreas. Colección S. Guillén)

va copió y fabricó para Lacalle un laringófono que, seguramente empleó durante su etapa al mando del Grupo 28 (Grumann G-23)¹³. Después de los múltiples análisis, el Heinkel 111 de Sabadell fue desmontado y entregado a los soviéticos, que lo embarcaron con destino a la URSS.

¹²Certificación de Antonio Camacho Benítez, coronel del Arma de Aviación de la República Española y Subsecretario del Aire. México D.F. 2 de enero de 1941.

¹³El análisis de los laringófonos fue publicado en un artículo en la revista "Fuerzas Aéreas" editado por el Estado Mayor (2ª Sección) el 10 de mayo de 1938. En su libro, Lacalle se preguntaba cómo fue posible que los aliados no descubrieran el uso del laringófono hasta 1941. Si ello fuera cierto, ponía muy en evidencia a la comisión técnica francesa que examinó el Heinkel.