

Aviones norteamericanos internados en España durante la Segunda Guerra Mundial

JAVIER ARANDUY LAISECA

INTRODUCCIÓN

Por una u otra razón, durante la segunda guerra mundial, 41 aviones de la Fuerza Aérea americana (USA-F) y de la Marina estadounidense (USNAVY) terminaron en territorio español. En los dos primeros años de la guerra, el error de navegación fue la causa más común y conforme avanzaba la guerra, lo fueron los daños durante las misiones y la búsqueda de un país que no les recibiese al gri-

to de "Hände Hoch"¹ y los alojase en un campo de prisioneros, fueron los motivos para que las tripulaciones pusiesen rumbo a España.

El periodo estuvo marcado por la mezcla de intereses, difíciles equilibrios y, según avanzaba la guerra y se vislumbraba que Alemania la tenía perdida, un progresivo intento de acercamiento al bando aliado. Los incidentes eran numerosos y no sólo se limitaban al bando aliado; los dos trataban de alejar a España de la órbita del contrario, unas veces con



diplomacia y otras con violencia, como reflejan los derribos, hundimientos y otros sucesos acaecidos durante esos años, que no fueron pocos².

¹¡Manos Arriba!, que también se solía acompañar de la frase (pronunciada con un fuerte acento teutón) "For you the war is over" para ti la guerra ha terminado...

²Como ejemplo podemos mencionar la orden que a principios de septiembre de 1940 dio el almirante de la flota italiana, Mario Falangola para que sin previo aviso se atacasen los barcos de las navieras Ybarra y Pinillos que se dirigiesen o regresasen de Casablanca con destino Lisboa.

A los aviadores norteamericanos que aterrizaron en España los internaban en Alhama de Aragón (Zaragoza), mientras que los heridos eran tratados en hospitales españoles hasta que podían ser repatriados. La mayoría de las ocasiones, el agregado militar de la embajada, —el *Major Clark*, era su contacto— se encargaba de repartir la asignación, el correo y ropa de civil entre tripulaciones que en muchos casos venían con lo puesto: un mono de vuelo eléctrico y una gruesa cazadora de piel. Los que fallecieron recibían sepultura en el cementerio de la localidad más cercana con cargo al fondo del Ejército del Aire "Aviadores Extranjeros Internados". En 1946 una misión militar exhumó los restos y los trasladó a los cementerios militares norteamericanos en Francia.

A principios de 1943 las tripulaciones habían recibido órdenes de no destruir el avión a excepción de los equipos secretos, visor de bombardeo, IFF, radar, etc., y, salvo dos casos en los que incendiaron el avión, llegaban a nuestras manos en las condiciones en las que lo habían dejado las tripulaciones: algunos recién salidos de fábrica y otros en un estado que rozaba el milagro. Finalizada la guerra, terminaron en la fundición; la Comisión Aliada de Control inventarió los restos, los inutilizó y hacia 1948 los cedió al Ministerio del Aire hasta que el hacha y el soplete hicieron el resto: eran años de escasez y las toneladas de aluminio eran, nunca mejor dicho, un regalo caído del cielo. Los que sobrevivieron (tres C-47, un PBV-5 y un B-25), lo hicieron gracias a que se pagó lo que el gobierno estadounidense pedía por ellos y aunque en un momento se tuvo cierto interés por comprar algunos de los B-24 o P-38 internados, la idea cayó en el olvido. La compra de los C-47 y el suministro de gasolina representó para los Estados Unidos una importante baza diplomática con la que intentaron acortar el periodo de internamiento de sus tripulaciones y forzaba al régimen a adoptar una posición más neutral que la que hasta entonces había mantenido. Había grandes diferencias entre las tripulaciones alemanas y las aliadas e incluso se permitía que aviones de la Luftwaffe o submarinos de la Kriegsmarine recabasen en España y se marchasen para continuar hundiendo barcos aliados, algo que irritaba profundamente a los aliados.

En España no sólo eran internados quienes llegaban volando, sino también los aviadores aliados que evadiendo la captura lograban cruzar los Pirineos y llegar a España gracias a las numerosas líneas de escape perfectamente organizadas. Algunas eran bien conocidas como la *Comète*, la *Pat O'Leary* o la *Marie Claire* y otras fueron injustamente olvidadas como la de los anarquistas españoles del grupo de Francisco Ponzán. En ellas prestaban sus servicios miembros de la resistencia, maquis, contrabandistas y mugalari que hasta la liberación de Francia ayudaron a los grupos de evadidos a cruzar el Pirineo. Algunos estudios cifran en 33.000 las personas que lograron cruzar el Pirineo entre 1940 y 1944; personas anónimas, judíos que huían, militares evadidos y aviadores, unos anónimos y otros no tanto, como Chuck Ye-

Fotografía del Grupo de Internados: podemos ver un B-24D, el Catalina, un B-26, el TBF-1 Avenger, un P-38 y el Airacobra, foto Canario Azaola.





El P-38 del 1/Lt Miller tras su toma en la Línea de la Concepción, Foto Copeiro.

ger, el piloto de la USAAF que años más tarde fue el primero en atravesar la barrera del sonido. En este caso los aviadores se repartían entre Alhama de Aragón, reservado para internados, Lecumberri, Miranda de Ebro y otros campos de internamiento que se habilitaron para recibirlos.

SE ABRE UN NUEVO FRENTE EN EL NORTE DE ÁFRICA

La incorporación en diciembre de 1941 de los Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial supuso un alivio para el bando aliado y ofreció nuevas posibilidades para abrir nuevos frentes. Una vez contenido el avance de Japón en el Pacífico, la atención se pudo centrar en otras zonas y una de ellas fue el Norte de África. El 8 noviembre de 1942 se iniciaba la Operación *Torch*, que trataba de ser el espaldarazo definitivo al frente norteafricano y preparaba la invasión del sur de Europa a través de Italia, aliviando la situación que se vivía en el frente ruso: lanzaron una fuerza de más de 100.000 hombres a las playas de Marruecos y Argelia que 76 horas más tarde controlaba las costas norteafricanas desde Safi hasta Argelia. El desembarco paracaidista fue el más largo de la guerra y por su complejidad no estuvo exento de fallos: aquí es donde comienza la historia de los aviones internados norteamericanos durante la Segunda Guerra Mundial.

Tres C-47 de los 39 aviones del 60th TCG que participaron fueron los primeros aviones de la USAAF en llegar a suelo español: tras despegar desde Inglaterra entre las 21:05 y las 21:20 horas, se agruparon a 1.000 pies sobre Portreath y

“Red Ass” en Marruecos, Foto IHCA.

desde allí pusieron rumbo hacia Marruecos. Los fallos en la planificación, en los equipos de radio, en las luces de navegación y la mala meteorología provocaron que mantener la formación fuese una tarea casi imposible. Cuando sobrevolaron España a 10.000 pies la formación ya estaba completamente dispersa y llegando a la costa norte de Marruecos ya estaban cortos de combustible. Con las primeras luces del 8 de noviembre de 1942 tres de los C-47 aterrizaron en territorio español: el 41-7801 lo hizo en las cercanías del Monte Arruit, el 41-7769 en Tetuán y el 41-7776 en Herraiz. Se trataba de tres C-47 en muy buen estado, que después de cerrar un acuerdo con el gobierno estadounidense se compraron por un precio unitario de 100.000 dólares³.

Pocos días después, el 11 de noviembre —el mismo día que Hitler decide invadir la Francia de Vichy— aterrizaron en la Playa de la Bocana, en Melilla, tres *Spitfires* MkV del 52nd FG, 4th FS de la USAAF, que con la mayor urgencia los incorporaba a este frente. Además del 31st FG, el 52nd FG fue uno de los dos grupos de la USAAF equipados con *Spitfires* tras pasar del P-39 al *Spit* durante el verano de 1942 en Eglinton (Irlanda del Norte). La escasa autonomía de sus aviones hacía imposible un vuelo de ferry desde Inglaterra, por lo que dejándolos en el Reino Unido, viajaron hasta Gibraltar en un convoy y allí les entregaron otros *Spitfires* a los que con la mayor urgencia les pintaron a brochazos las escarpelas. El 8 de noviembre comenzaron las operaciones, pero debido a la mala meteorología algunos pilotos se perdieron y tres terminaron en Marruecos Español: los Lt. Trowbridge, Smithers y Scott fueron internados durante unos días y poco después se incorporaron a sus unidades. De ellos, el Lt. Smithers nunca volvería a Estados Unidos, ya que el 19 de abril de 1943 fue declarado como desaparecido en combate. Los aviones habían resultado dañados y en una nota del Ejército del Aire del 10 de junio de 1944 se informa que “los tres monomotores *Spitfire* estaban completamente destruidos” y, por lo que refleja una nota de la oficina de inteligencia de la USAAF, fueron transportados a Madrid vía Málaga a principios de junio de 1943. Este mismo día se estrellaba en

³El 41-7776 lo entregaron a la USAAF el 7 de abril de 1942, después de su compra el 24 de noviembre de 1944 pasó a Iberia con la matrícula EC-CAV, el 30 de junio de 1951 pasó a ser el EC-ABL y el 9 de diciembre de 1965 lo vendieron al Ejército del Aire, donde se incorporó como el T.3-59 y llevó los códigos 744-59, 534-59 y 911-10. Lo dieron de baja el 18 de abril de 1978 y lo desguazaron en Cuatro Vientos. Por su parte, el 41-7769 lo habían entregado a la USAAF el 8 de abril de 1942, pasó a Iberia con la matrícula EC-CAU el 17 de junio de 1944 y terminó sus días en un accidente mientras hacía la ruta Madrid-Barcelona. Por último, el 41-7801 lo entregaron a la USAAF el 23 de abril de 1942 y pasó a Iberia como EC-CAX el 17 de junio de 1944, el 30 de junio de 1951 pasaba a ser el EC-ABM y terminó sus días en el Ejército del Aire con la matrícula T.3-60 y los códigos 744-60, 911-11 y 604-60; el 18 de abril de 1978 fue dado de baja y lo desguazaron en Cuatro Vientos.





Otra toma de "Red Ass", Foto IHCA.

el Monte Haus en Tetuán, uno de los 39 C-47 del 64th TCG que se dirigían a tomar el aeródromo de Duzerville, falleciendo la tripulación y los paracaidistas que transportaban.

LLEGAN LOS PRIMEROS LIGHTNING

El 15 de noviembre de 1942 se estrelló en San Adrián (La Coruña), el primer P-38 *Lightning*, producto de Clarence "Kelly" Johnson, el genial ingeniero de la Lockheed que años más tarde concibió entre otros el T-33, el F-104, el U-2 o el SR-71. Se trataba de un P-38F del 1st FG, 27th FS, que pilotaba el 1/Lt. Robert Newton Chenoweth, un californiano de 24 años. Su misión era llegar hasta Gibraltar desde Chivenor en Inglaterra: despegaron a las 8 de la mañana, formaron con su guía, un B-26 *Marauder*, y mantuvieron una altura de 500 pies para evitar que los radares alemanes los detectasen. Según su plan, una vez cerca de la costa española, debían ascender hasta los 5.000 pies y bordear la península, pero el bajo techo no lo se lo permitió y terminaron perdiéndose de vista y dispersándose. El 1/Lt. Wolford fue el único que logró llegar a su destino, otros dos P-38 aterrizaron en Lisboa y el 1/Lt. Chenoweth murió a las 15:00 horas cuando se estrelló contra el monte Mato. Lo enterraron en el cementerio de Veiga hasta que el 8 de agosto de 1946 una comisión norteamericana, liderada por el oficial de la USAAF Roland Dudley lo exhumó y trasladó sus restos al cementerio de St. Avold en Francia.

El 23 de diciembre de 1942 aterrizó en la Playa de la Concepción (Cádiz) el segundo P-38 *Lightning*. En este caso pertenecía al 82nd FG 97th FS y también volaba desde St. Eval en Inglaterra al Norte de África; el Lt. Col William Covington mandaba este vuelo de cinco P-38 guiados por un Douglas A-20 *Havoc* con el Cap. Don Martz a los mandos. A las dos horas de vuelo, cazas Junkers Ju 88 C6 del 14./KG40 los atacaron, derribando al Douglas y al P-38 del 1/Lt. Green, (que logró evadirse y cruzar la frontera a España). Sin una navegación precisa, el Cap. Strozier aterrizó en Portugal y el 1/Lt. Miller lo hizo en España, a 400 metros de la verja de Gibraltar. El avión terminó abandonado en un hangar en Se-

villa, mientras que el piloto apenas estuvo internado unas horas, ya que por la noche cruzó la verja a Gibraltar, donde le trataron de las heridas que sufrió en la toma.

El 27 de diciembre aterrizó en el aeródromo de Tánger un P-39 *Airacobra* del 81st FG, matrícula BX339⁴ y pilotado por el 1/Lt. Gianinni. El vuelo era un ferry durante el cual se quedó sin combustible. En un escrito con fecha de 30 de diciembre, se informa que el piloto aterrizó por falta de combustible y al leer algunos letreros de los barracones en francés creyó que se encontraba en un aeródromo de ese país. El avión estaba en perfecto estado y se llevó en vuelo a Barajas, donde terminó junto a los aviones internados que allí agruparon. Durante el tiempo que estuvo allí almacenado, el motor era arrancado regularmente y aunque no estaba en mal estado, terminó sus días en el horno de fundición.

1943 EMPIEZA CON OTRO AIRACOBRA

El 2 de febrero de 1943 aterrizó en Navia (Asturias) un nuevo *Airacobra*, el BX219, del 350th FG, 347th FS. De nuevo se trataba de un vuelo de ferry desde el aeródromo de Predannack, en Land's End, hasta Port Lyautey en Marruecos; una formación de cinco *Airacobras* guiados en esta ocasión por un B-25. La planificación del vuelo era demasiado ajustada y la mala meteorología empeoró más las cosas: la formación se disgregó y el 2/Lt. Nelson desapareció para siempre en aguas del Atlántico, el 2/Lt. Kirshner, tratando de volver a Inglaterra, terminó en Irlanda del Norte. Sólo los Lt. Duket y Tedford lograron llegar a Port Lyautey, mientras que el 2/Lt. Wilson terminó en Asturias. La toma no fue del todo

⁴Los aviones de la USAAF se numeraban conforme al año en el que se realizaba el pedido. Los *Airacobras*, denominados P-400 para la exportación, al ir destinados en un principio a la RAF, como los demás aviones de origen británico, conservaban la matrícula de la RAF.



“Ye Mystic Kreve” tal y como quedó después de tomar en el desierto y de que la tripulación lo incendiase. Foto IHCA.

mala, aunque al final de la carrera de aterrizaje el avión partió la pata de morro y metió la hélice. Al piloto lo internaron en Alhama de Aragón y el 23 de marzo pasó a Gibraltar, desde donde se reincorporó a su unidad. Por su parte el *Airacobra* lo metieron en un camión con destino a Cuatro Vientos, donde finalmente lo desguazaron en 1949.

A finales del mes de febrero, el 25, aterrizó en un llano en Tistutín (Marruecos) un Consolidated B-24D *Liberator* del 93rd BG, 409th BS, que su tripulación había apodado como “Red Ass” (Mula Roja) y había decorado con una mula cocinando a Hitler. El avión volvía a Inglaterra tras un destacamento en el Norte de África, pero perdidos (la tripulación echaba la culpa a su navegante, un tejano pelirrojo llamado Ed Weir) y sin apenas combustible, no les quedó más remedio que aterrizar en nuestro territorio tras pasar de largo Orán, donde debían repostar. La tripulación era de lo más variopinta; el 1/Lt. Homer Moran era de descendencia sioux, el 2/Lt Naum, de origen alemán y el Sgt Ben Kuroki, un americano de origen japonés que ya desde su incorporación a la USAAF dio que hablar y que durante su internamiento no iba a ser menos. El día después de Pearl Harbor, Ben y su hermano Fred condujeron más de 250 kilómetros para alistarse. Tras pasar por el periodo de instrucción estuvieron a punto de no ser enviados al frente debido a su origen japonés, pero después de una reunión en la que les rogó a sus mandos que le dejaran marchar con su tripulación, los convenció y se incorporó al 93 Grupo de Bombardeo como artillero. El 3 de marzo, apenas a la semana de haber llegado, trató de fugarse con un disfraz hecho con un chubasquero lleno de barro dado la vuelta y un turbante hecho con una camiseta: dos días y 35 kilómetros después lo capturaban.

El 9 de marzo la tripulación embarcaba en un Ju 52 para su internamiento definitivo en el balneario “Termas Pallarés” de Alhama de Aragón. Durante su estancia, los internados tenían una asignación semanal de 100 pesetas (más tarde reducida a 35) además de cinco paquetes de tabaco. Por lo que

escribió el navegante Weir en su diario secreto, el tiempo que allí pasaron fue un auténtico placer, en un pequeño pueblo, con extraña población formada por los lugareños, internados, evadidos y agentes de inteligencia y con pocas limitaciones salvo estar de vuelta en el hotel a las 23:00 horas y no vestir de uniforme por el pueblo. En Alhama estaba también Stanley Hand, el piloto de un P-38 que había aterrizado en Melilla e incluso otro miembro del 93rd BG que tras ser derribado sobre Francia logró evadirse. El 22 de marzo la embajada recogía al primer grupo de tripulantes para su repatriación y el último grupo del “Red Ass” abandonó Alhama el 2 de junio.

“Red Ass” corrió una suerte bien distinta: se hizo cargo de él Ultano Kindelán, quien tras leer los manuales, ordenar que alisasen el terreno y hacer unas pruebas, arrancó e hizo una serie de carreras. En la carrera de despegue definitiva parece ser que rotó en exceso, arrastró la cola y hubo que reparar el avión. Una vez reparado, lo voló a Barajas donde pasó a formar parte de la cada vez más atestada plataforma de aviones internados.

El tercer *Lightning* llegó el 19 de abril, cuando el ya mencionado 1/Lt. Stanley Hand, del 82nd FG, 96th FS, aterrizó con su P-38, en la Playa de la Hípica, en Melilla. Por lo que se desprende de los informes del Ejército del Aire, el avión se encontraba en buen estado y una nota de la oficina de inteligencia de la USAAF señala que voló a Barajas a principios de julio. Quien corrió una suerte bien distinta fue el 1/Lt. Hand, ya que el 4 de octubre de 1943 desapareció durante una misión en el P-38G 43-2456.

Huelva fue de nuevo el escenario de un internamiento; el 27 de abril aterrizó en Punta Umbría el P-39D del 2/Lt. Watkins. En la toma el avión capotó y un vecino de la localidad, Antonio Macías fue quien ayudó a salir del avión a su piloto. El *Airacobra* lo desmontaron y con muchos esfuerzos se lo llevaron a lomos de mulas a Punta Umbría, a Sevilla en barcaza y de ahí a Madrid. Al piloto lo alojaron en Huelva, en el hotel “La Granadina” y más tarde en la casa del vicecónsul

británico Francis Haselden, hasta que el 28 de mayo el alférez Rafael Losana se hizo cargo de él y cruzó la verja ese mismo día.

La guerra en Europa central tomaba cada vez más relevancia y uno de los objetivos más perseguidos por los bombarderos de la 8ª Fuerza Aérea eran los talleres, astilleros y refugios de los submarinos que no paraban de enviar al fondo del Atlántico los tan necesitados pertrechos. El 16 de mayo, el "Avenger II", un B-24D del 44th BG, 66th BS voló a la base de Davidstowe con el fin de estar

más cerca de su objetivo: los talleres de reparación de *U-Boote* en Burdeos. El 17 de mayo despegaron para cumplir una misión que era un "milk run", como acostumbraban a llamar a las misiones de bajo riesgo, si no hubiese sido porque precisamente cuando estaban cerca del blanco les fallaron tres motores. A la hora de decidir entre un largo viaje de regreso sobre el mar o la neutralidad y relativa cercanía de España, se decidieron por esta última. Horas más tarde se enfrentaban a un emocionante aterrizaje en el Aeródromo de Lugo de Llanera, ya que entre lo corta que era la pista y la apisonadora que había al final, la toma fue un acto de fe en los frenos del *Liberator*⁶. Afortunadamente el aterrizaje no terminó mal y nuestros intrépidos aviadores desembarcaban sanos y a salvo en tierras asturianas. El avión estuvo abandonado en el aeródromo hasta que suponemos la comisión aliada de control lo cedió al Ejército del Aire y lo enviaron a la chatarra.



La tripulación de "Dear Mom" al completo, Foto Glenn Stacy.

El B-26 *Marauder* se consideró desde el principio como un avión "crítico", su corta envergadura y su elevada carga alar lo hacían delicado, pero lo cierto es que durante la Segunda Guerra Mundial tuvo un destacado papel como bombardero medio y el porcentaje de pérdidas por salida más bajo de la USAAF en el teatro de operaciones europeo.

El 19 de mayo, un B-26C que había salido de fábrica hacía un mes aterrizó en un llano entre Barga y Aumara tras perderse durante un vuelo de ferry

a Inglaterra. En un informe redactado por la Presidencia del Gobierno de la Dirección General de Marruecos y Colonias se podía leer que "el avión voló sobre Larache, primero en dirección S-N y luego N-S, dando la sensación de estar desorientado y haciéndosele fuego los puestos de la artillería antiaérea establecidos... El aparato no ha sufrido el más mínimo desperfecto. No creyéndose posible que pueda despegar en el sitio desde donde ha tomado tierra, por tratarse de un terreno suavemente ondulado, y para evitar el tener que desmontarlo, el Alto Comisario ha dado orden de que sea remol-

⁶Las tripulaciones de B-24 desarrollaron un creativo sistema para las tomas "ultracortas": desplegaron dos paracaídas por los puestos de los artilleros derecho e izquierdo, aunque parece que en esta ocasión no lo usaron.



El B-26 que llegó a Barajas, Foto Juan Antonio Guerrero.

cado hasta el Aeródromo de Larache, cosa al parecer factible. No obstante, esta tarea será larga y penosa pues el avión se encuentra a 22 km. del aeródromo". La tripulación partió el 22 de mayo para Madrid, mientras que parece que Carlos Castro Cavero lo voló a Barajas donde a petición del Agregado Aéreo le retiraron el equipo de radio, el radiocompás y un equipo para lanzar torpedos. Años más tarde corrió la misma suerte que el resto y lo desguazaron.

Un segundo B-26 asignado al 322nd BG, 449th BS aterrizaba el 23 de mayo en un llano en las inmediaciones del río Xebica (Marruecos), tres meses antes Martín lo había entregado. A las 07:25 despegaron de Dakar acompañados de otro B-26 que servía de guía hasta su siguiente escala, Marrakech desde donde darían el salto a Inglaterra. La meteo no iba ser mala, sólo esperaban encontrar sobre el desierto algo de polvo en suspensión que les reduciría la visibilidad. Los problemas empezaron poco después de Dakar cuando descubrieron que el radiocompás había dejado de funcionar, a pesar de lo cual decidieron continuar siguiendo al avión guía. Los problemas se fueron acumulando: perdieron de vista el avión del líder, un modelo ligeramente más rápido y para colmo, las vueltas del motor derecho empezaron a fluctuar y tuvieron que retrasar ligeramente los gases; a pesar de las reiteradas llamadas por radio el jefe no contestaba y se encontraron solos. Se pasaron de largo Atar y Tindouf, y debido a la mala visibilidad no fueron capaces de encontrar el paso a Marrakech, por lo que decidieron seguir un rumbo SW por los Atlas hasta Agadir y de ahí intentar de nuevo llegar a Marrakech. Después de una hora y media de vuelo y con apenas 50 galones de combustible, su piloto, el 1/Lt. Bayles decidió aterrizar en un llano. Al final de la toma la pata de morro se hundió en la arena y se rompió, metiendo el morro, destrozando el plexiglás y doblando las hélices. Al poco de aterrizar establecieron contacto con Tindouf y después de tres días en el desierto fueron rescatados por uno de los aviones que habían partido en su busca. Antes de abandonar el *Marauder*, se llevaron toda la documentación y siguiendo órdenes transmitidas por radio lo intentaron incendiar, aunque sólo lograron dañar el morro.

Dos fotografías, inferior y superior derecha, que muestran como quedó el B-17G que aterrizó en Luceni y el estado en que quedó, Foto IHCA.

La aparente tranquilidad del mes de junio la rompió el día 28 otro P-38G del 82nd FG, 96th FS con el que aterrizó en Sania Ramel el 2/Lt. John B. Nikodem. Posiblemente había despegado de la base desde la que operaba ese mes el 82nd FG: Souk-el-Arba en Argelia, cuando volviendo de una misión se extravió y terminó aterrizando en territorio español.

El día de San Fermín, aterrizó en Zahara de los Atunes en Tarifa (Cádiz) un TBF-1 *Avenger* del VC-26 de la USN. Su portaviones base, el CVE-29, USS *Santee*, había salido de Casablanca escoltando un convoy que regresaba en lastre a Estados Unidos, cuando por causas desconocidas uno de sus *Avenger* no volvió. El CVE *Santee* era uno de los portaaviones de escolta⁶ que se encargaban de proteger los convoyes que cargados de pertrechos cruzaban el Atlántico. Con un toque de humor negro, y tal vez de resignación, sus tripulaciones señalaban que la designación "CVE" se refería a sus características: "combustible, vulnerable and expendable" (inflamables, vulnerables y prescindibles), pero lo cierto es que tuvieron un destacado papel en la guerra. El avión estaba en perfecto estado y poco después de aterrizar voló a Barajas. En una carta fechada 20 días después, el Agregado Naval, capitán de fragata Lusk solicitaba la devolución del IFF, el radar y otro equipo secreto que la tripulación no destruyó. ¿Tal vez al aterrizar suponían que estaban en el Marruecos francés?

El mismo día aterrizó un hidroavión OA-10 *Catalina* en el lugar más opuesto para un avión de estas características: en pleno Ifni. El hidro estaba destinado a incorporarse a una unidad SAR en Malta, el 1st ERS, pero su tripulación se perdió, creyeron estar en Agadir y terminaron en territorio español. Al poco tiempo de aterrizar, una tripulación mixta, piloto norteamericano y el copiloto español, lo llevan a Casablanca y el 8 de octubre llega a Barajas. El avión permaneció allí hasta que el 22 de julio de 1944 se formaliza la compra del hidro por 100.000 dólares. La tripulación, por otro lado, pasó por Las Palmas, los alojaron en el Hotel Metropol y en el Hospital

⁶Los CVE eran unos portaviones ligeros construidos por Kaiser Shipbuilding, astillero que botaba también los "Liberty Ships" que producía en 60 días. En total construyó 50, que eran mercantes (la clase Bogue) o petroleros (la clase Cimarron) modificados con una cubierta de madera. Desde ellos operaban 27 Wildcats y TBF/M Avengers.





Inglés y al poco tiempo embarcaban con destino a su internamiento en la península. En 1949 el famoso ingeniero D. Fermín Tordesillas, siguiendo órdenes de Ministro del Aire, González Gallarza, lo sacó de sus cinco años de abandono en Getafe. Supliendo con mucho ingenio la falta de los manuales de mantenimiento, encargando a Iberia la puesta a punto de los motores, los P&W-1830-92 (los mismos que los del DC-3) y tras casi dos años de trabajo, en la primavera de 1951 el *Catalina* volvía a volar. Fermín Tordesillas y el teniente coronel Pombo Somoza lo probaron, y después de estar satisfechos con los resultados de éstas lo entregaron en Salamanca en verano de 1951. Allí se incorporó con la designación DR.1 y la matrícula 74-21. Duró hasta que en 1954 empezó a hacer agua en Pollensa y se lo llevaron a Son San Juan, donde parece que una salida de pista supuso su baja definitiva.

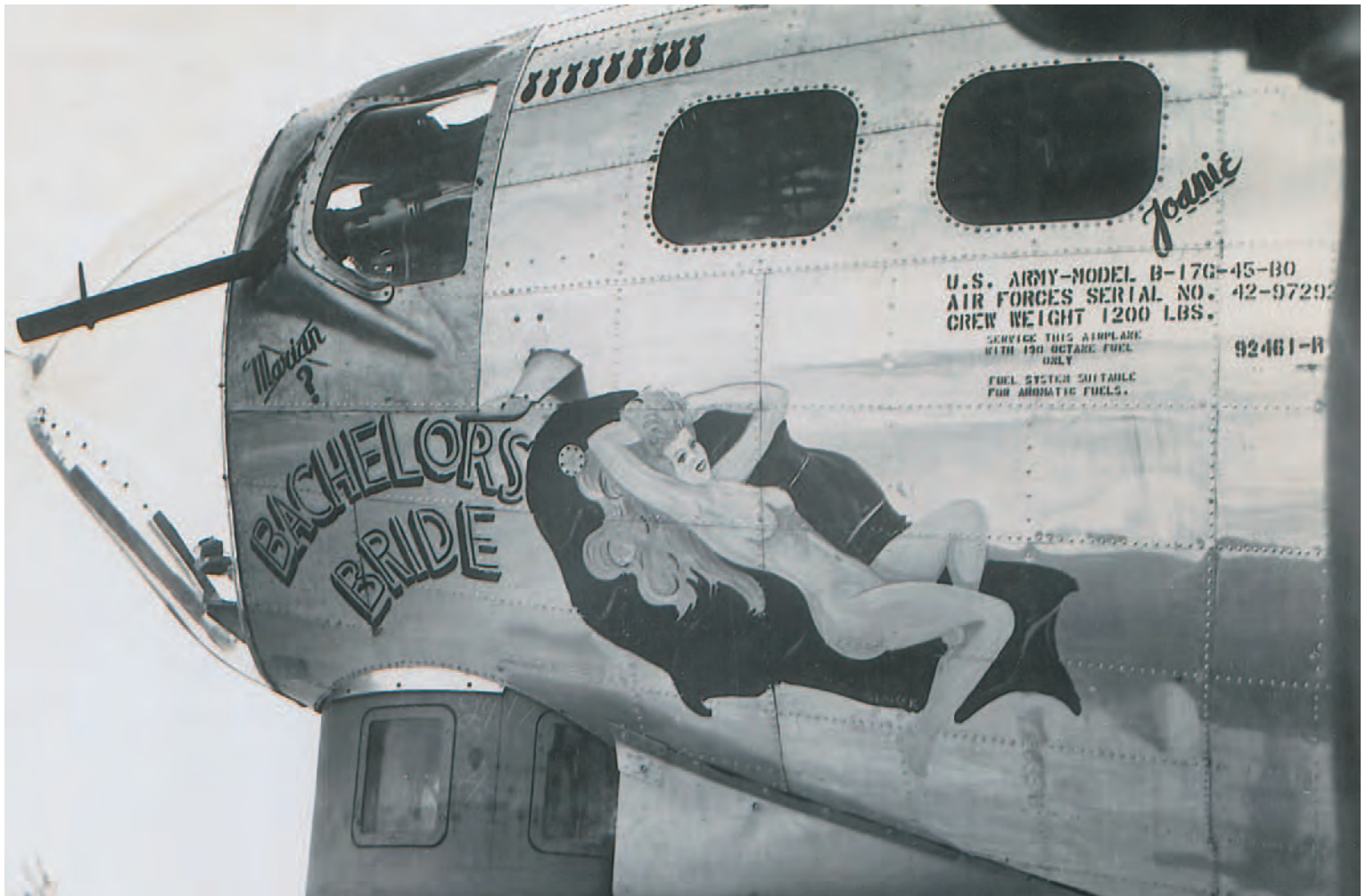


Un detalle del "nose art" del B-17G de Zaragoza, Foto NASM.

LOS LIGHTNING SIGUEN LLEGANDO

El 1st FG volvió a visitar España cuando un P-38G del 71st FS aterrizó en San Luis (Menorca) el 15 de agosto. Su piloto, el 2/Lt Thee Lee Smith había despegado de Mateur, su base en Túnez, con la misión de escoltar una formación de B-26 que iba a bombardear Sappri, al sur de Italia. Al llegar al objetivo no pudo desprenderse del tanque lanzable y se retiró de la zona poniendo rumbo a su base. Después de un buen rato sin ver tierra y ya imaginándose flotando en una balsa en medio del Mediterráneo, se topó con Menorca donde aterrizó en la corta pista de San Luis. Parece ser que el P-38 estuvo abandonado allí durante bastante tiempo, hasta que Gonzalo Hevia trató de llevarse en vuelo a la península, pero al ver lo penoso de su

formación de B-26 que iba a bombardear Sappri, al sur de Italia. Al llegar al objetivo no pudo desprenderse del tanque lanzable y se retiró de la zona poniendo rumbo a su base. Después de un buen rato sin ver tierra y ya imaginándose flotando en una balsa en medio del Mediterráneo, se topó con Menorca donde aterrizó en la corta pista de San Luis. Parece ser que el P-38 estuvo abandonado allí durante bastante tiempo, hasta que Gonzalo Hevia trató de llevarse en vuelo a la península, pero al ver lo penoso de su



Un detalle del “nose art” de *Bachelors Bride*, el B-17 de Bilbao. Las dudas del acerca de la fidelidad de su novia *Marian* provocaron que el bombardero, primero añadiese una interrogación, y supones que confirmadas sus sospechas, lo tachase. Foto Patricia Everitt vía Javier Aranduy.

estado, decidió que lo más prudente era dejarlo en donde estaba.

El 28 de agosto Galicia volvió a ser parte de la guerra que se libraba en el Atlántico: un B-24D *Liberator* de una unidad antisubmarina, el 480th ASG, 1st ASS, caía a pocos metros de la Playa de Langosteira (Finisterre) después de un combate con un Fw 200 *Condor*. El combate se saldó con el derribo del *Liberator*, apodado por su tripulación como “Bessie, The Contented Cow”, la muerte de uno de sus tripulantes (el 1st/Lt. Beckner) y heridas graves a otros dos (el artillero S/Sgt. Hart y el T/Sgt. Snell). El avión cayó a pocos metros de la playa y a los 15 minutos de evacuarlo, las cargas de profundidad detonaron, esparciendo sus restos. El avión había partido de Port Lyautey en Marruecos para

patrullar el Golfo de Vizcaya. Después de unas horas de vuelo, uno de los artilleros vio lo que al principio creyó era un submarino y luego resultó ser un Fw 200, se pusieron a unos 500 metros y en el intercambio de disparos, el cañón de 20 mm. que equipaba la torreta superior del *Condor* machacó el *Liberator*: arrancó las persianas de la bodega de bombas delantera, les incendió los motores 1 y 2 e hirió a dos miembros de la tripulación. En este estado, no les quedaba otra alternativa que amarar y lo hicieron a pocos metros de la playa, en un avión que tenía mala fama para esta maniobra ya que la fuerza del agua hundía las persianas que eran las compuertas de los lanzabombas y se iba a pique rápidamente. Los pesqueros *Dejen Paso* y *Lilí* recogieron a los supervivientes, entre los que no se encontraba el 1/Lt. Beckner, que pereció ahogado en el amaraje atrapado por el equipo de radar. La tripulación viajó a Madrid y tras un periodo en la capital pasaron a Gibraltar para reincorporarse a su unidad.

“Bachelor’s Bride” en la Campa de Erandio, Foto César O’Donnell.



Avión	Fecha	Nº de Serie	Código	Unidad	Misión	Lugar	Triplulación
Douglas C-47	8-novi-42	41-7801		60TCG	Operación Torch: lanzamiento de paracaidistas para el comienzo de la invasión del Norte de África.	Monte Arruit	
Douglas C-47	8-novi-42	41-7769		60 TCG	Operación Torch: lanzamiento de paracaidistas para el comienzo de la invasión del Norte de África.	Tetuan	Lt Richard Lidsey, Lt Frank George Song, Lt Edward William Fredericks, Sgt John Klish + 15 Paracaidistas
Douglas C-47	8-novi-42	41-7776		60TCG	Operación Torch: lanzamiento de paracaidistas para el comienzo de la invasión del Norte de África.	Herraz	Capt William Raymond, Lt Allan Adair, Lt Raymond Grosgor, Lt De Lury +15 paracaidistas
Supermarine Spitfire VB	11-novi-42	?	?	52nd FG 4 FS	Vuelo de ferry de Gibraltar a Argelia	Marruecos	2/Lt. Lee M. Trowbridge
Supermarine Spitfire VB	11-novi-42	?	?	52nd FG 4 FS	Vuelo de ferry de Gibraltar a Argelia	Marruecos	2/Lt. Scott
Supermarine Spitfire VB	11-novi-42	?	?	52nd FG 4 FS	Vuelo de ferry de Gibraltar a Argelia	Marruecos	1st/Lt. Edwin C. Smithers (O-436018)
Douglas C-47	11-novi-42	?	?	64th TCG	Captura del aerodromo de Duzerville	Monte Haus, Tetuán	
Lockheed P-38F-LO	15-novi-42	?	?	1 FG / 27 FS	Vuelo de ferry de Chivenor al N de Africa (Tafaraoui)	San Adrián (Coruña)	1st/Lt. Robert Newton Chenoweth (O-426557)
Lockheed P-38 F-5-LO	23-dici-42	42-12610		82nd FG / 97 FS	Vuelo de Ferry de 5 P-38's a Gibraltar desde St Eval.	Linea de la Concepcion	2nd. Lt. Theodore S.Miller (O-65916)
Bell P-400	27-dici-42		BX339	81st FG	Ferry	Aeródromo de Tánquer	1st Lt. Giannini
Bell P-400	5-febr-43		BX219	350 FG / 347 FS	Vuelo de Ferry hasta el N. de África: Prendamack-Land's End-Port Lyautey	Navia (Asturias)	2nd. Lt Clyde Hearn Wilson (O-885345)
Consolidated B-24D-CO	25-febr-43	41-23740	"Red Ass"	93BG / 409 BS	Vuelo de Ferry hacia Inglaterra	Tistutín (Marruecos)	1st Lt. Jb. Epling, 2nd Lt. Naum, 1st Lt. H.K. Kendall 2nd. Lt. Edward Er Weir, 1st Lt. Homer L. Moran S/Sgt. Alexander Albridge, S/Sgt. George T. McLaughlin S/Sgt. Richard G. Keyan (1046164), S/Sgt. Plas W. Nerwood (14041464), T/Sgt. Dell W. Ketterin
Lockheed P-38	19-abri-43	?	?	82 FG / 96 FS	?	Playa de la Hipica (Melilla)	2nd. Lt. Stanley Hand (O-792830)
Bell P-39D-1-BE Airacobra	29-abri-43			?	?	Pta Umbria	FO William A. Watkins (T190475)
Consolidated B-24D-30-CO	17-mayo-43	42-40130	"QK-H Avenger II"	44 BG/ 66BS	Talleres de reparación de submarinos en Burdeos, Francia.	Lugo de Llanera (Asturias)	1st Lt. Ray L. Hilliard (O-431193) - Piloto, 2nd Lt. Alfred C. Damron (O-431128) - Copiloto, 2nd Lt. William T. Auston (O-726975) - Navegante, FE T/Sgt. Ralph Schwyer (12038908) - Mecánico, S/Sgt. John B. Carson (14043222) - Cámara, T/Sgt. Robert E. Felsecker (36326902) - Artillero/Radio, S/Sgt. George Whitlock (11037527) - Artillero (cola), S/Sgt. Robert L. Hooper Jr. (18104567) - Artillero (Dcho), S/Sgt. Phillip H. Tritschler (2044368) - Artillero (Izq.), S/Sgt. Chester Gibson (33074178) - Artillero (ventral)
Martin B-26C-15-MO	19-mayo-43	41-34916			Ferry	Entre Barga y Aumara (Marruecos Español)	Lt. Clay J. Douglas (O-4994408) - Piloto, Lt. Ernest Budes (O-666137) - Copiloto, Lt. Paul Hydes (O-194819) - Bombardero, Sgt. Malcom EM Clean (14025654) - Artillero, Sgt. Karl E. Thomas (1308329) - Artillero
Martin B-26B-10-MA	23-mayo-43	41-18251	"Ye Mystic Kreve"	322 BG 449 BS	Ferry a Inglaterra	Marruecos Español	1st. Lt. Kenneth .L. Bayles (O-781664) - Piloto, 2nd. Lt. Stephen M. Chase (O-793066) - Copiloto, T/Sgt. Chester "Chesty" Smajenski (31103606) - Ingeniero, S/Sgt. Milo Vega Jr. - Artillero, S/Sgt Paul "Scoop" Saffron (12052661) - Radio
Lockheed P-38G-10-LO	28-juni-43	42-13329		82nd FG 96th FS		Sania Ramel	2nd Lt. John B. Nikodem (O-730580)
OA-10 Catalina	7-juli-43	42-109020		1 ERS	Vuelo de Ferry	Sahara Español	Cap. Paul W. Herbert (O-385416), Lt. Gardner W. Mills (O-492754), Lt. Howard W. Breton (O-739717), Charles E. Greene (O-794799), Sgt. James N. Williams (16041140) Sgt. Lowel Davis (373-70392), Sgt. Boris N. Dubson (39836756)
Grumman Avenger TBF-1	7-juli-43		10 / 200	VC-29	Patrulla ASW	Zahara de los Atunes	Ensign Berry + 2
Lockheed P-38G-15-LO	15-agos-43	43-2440	LM'	1st FG / 71st FS	Escolta de una formación de B-26 que iban a bombardear Sapri en Italia	San Luis (Menorca)	2nd Lt. Thee L. Smith (O-667112)
Consolidated B-24D-30-CO	28-agos-43	42-40104		480 ASG 1st ASS	Patrulla ASW	Playa de Langosteira	1st. Lt. McKinnon, F. William (O-416316), 2nd Lt. Cooper Wayne B. (O-666150), 1st Lt. Beckner, John L. (O-431802) 2nd Lt. Cooper Wayne B. (O-666150), 2nd Lt. Henneke, Lawrence E. (O-668945), T/Sgt. Snell, Robert C. (14047969) S/Sgt. Evans, J.W. (14046616), T/Sgt. Richter, Joseph Jack (6564987), S/Sgt Rutkowski, Lewis (39169439), S/Sgt. Hart, Carrol (14023990), T/Sgt. Shaw, Taylor F. (38002972)
Consolidated B-24D-110-CO	9-octu-43	42-40887		370th BG / 513rd BS	Vuelo de Ferry desde USA	Aerod. Tablada (Sevilla)	1st. Lt. C. Folk (O-789155) - Piloto 1st. Lt. James B. Ohrt, (O-794446) - Copil. 1st. Lt. Walter Koslow (O-789780) - Navegante, Lt. Benjamin Goodman (O-668932) - Bombardero, S/Sgt. Sgt. Maurice Simpson (11038829) - Artillero (Izq.), T/Sgt. Sgt. Frank P. Fox (13018619) - Mecánico de Vuelo, S/Sgt. Warren (11044101) - Artillero (Dorsal), S/Sgt. Horace Quinn (18-070067) - Artillero (Dcho.), T/Sgt. Ralph Andrews (11-023951) - Artillero (Ventral), S/Sgt. Glendon Herbert (69-903510) - Artillero (Cola)
Boeing B-17E	6-dici-43	41-9016		68 Gp/ 16 Sqdn	Misión de ELINT a lo largo de las costas francesas	Monte Paní (Gerona)	2nd Lt. Earl Richard Clement (O-524 977) - Piloto, 2nd Lt. Robert Murray Ryan (O-731 671) - Copiloto 2nd Lt. Harvey Julian Hanson (O-732 727) - Navegante 2nd Lt. John Albert MacDonald (O-732 641) - Bomb. 2nd Lt. Pheley, John Kemp (O-854 201) - Observador Corp. Christian Jean Becht (32-417836), T/Sgt. Thayer Todd Turman (17-044 922) - Mecánico de vuelo, S/Sgt. Fred Clanton (38-223 515) - Mecánico de vuelo asist. T/Sgt. James Theodore Thomas(18-134 027) - Radio S/Sgt. Guy Edward Schof (33-236 869) - Asst. Radio S/Sgt. Leonard Lable Rosenburg (20-745 625) - Artillero S/Sgt. John Louis Scala (32-389 401) - Artillero

Avión	Fecha	Nº de Serie	Código	Unidad	Misión	Lugar	Triplulación
Republic P-47D Consolidated B-24H-10 CF	28-dici-43 4-febr-44	42- 41-29277	"Dear Mom" K	27ATG / 310FRYS 458 BG/752 BS	Vuelo de Ferry a Inglaterra Ferry hacia Inglaterra por la ruta Sur.	Mendata (Vizcaya) Villa Cisneros	Lt. Earle W. Briggs (0-526550) 2nd Lt. James E. Nedrow (0-804717)- Piloto, 2nd Lt. Bernard O. Wilson (0-805718)- Copiloto, 2nd Lt. William W. Hidgon (0-807913)- Navegante, 2nd Lt. Arnold B. Singer (0-673280)- Bombardero, T/Sgt. Elmer J. Sutters (33342742)- Ingeniero, S/Sgt. Newell R. Gibson (18193539)- Radio, S/Sgt. Finous R. Beker (38368618)- Artillero, S/Sgt. Robert H. Weisberg (11115912)- Artillero, S/Sgt. Cecil M. Johnson (18158353)- Artillero, S/Sgt. Robert E. Nuber (32766167)- Artillero
Douglas C-47-DL	22-febr-44	42-32808		313 TCG 29TCS 52 TCW	Vuelo de Gibraltar a GB	Tarifa (Cádiz)	Cap. Gillies C. Casey (0-729126)- Piloto, 1st Lt. Bentley N. Schoenfeld (0-732075)- Copiloto, 1st Lt. Robert R. Rink (0-791833)- Navegante, T/Sgt. Anthony W. Wagner (32331720)- Mecánico de Vuelo, Sgt. Nelson Wilson (11043102)- Radio, 2nd Lt. Robert M. Stronge (0-729110)- PAX, Sgt. Stanley F. Krondat (33350824)- PAX, Sgt., Thomas Rodman (37456541)- PAX, Sgt. Wesley T. Wells (32298952)- PAX
Consolidated B-24H-15-CF	27-marz-44	41-29554	"NB-J Texas Rose"	44BG / 67BS	Misión de bombardeo a la base aérea de Mont- de-Marsan en Francia	Plencia (Vizcaya)	Lt. Harold t. Hess (0-798299) - Piloto, 2 Lt. Walter Max Binswanger (0-755505) - Copiloto, 2 Lt. Floyd C. Peck (0-692432) - Navegante, S/Sgt. Clark G. Bailey (13540754) - Artillero (Dcho), Sgt. Adam B. Bednar (1201348) - Artillero (Ventral), S/Sgt. Peter Black (12124754) - Radio, TSgt. John M. Butler (14182636) - Artillero (cola), S/Sgt. Anthony Christopher (31037024) - Mecánico, S/Sgt., Fred Holladay (0-692432) - Mecánico, S/Sgt. Albert R. Fisher Jr. - Bombardero
Consolidated B-24H-10-CF	29-abri-44	41-29265	"Sassy Lassie"	454 BG / 737 BS	Ataque a una fábrica de munición en Toulon, Francia	Aeropuerto de Muntadas (Barcelona)	Lt. Charles W. Salmon. (0-663570) - Piloto, Lt. Beardsell, (0-743751) - Copiloto, Lt. Wendell B. McEwen, (0-575453) - Observador, Lt. William B. Bell (0-743751) - Bombardero, Lt. Robert C. Andrus, (0-757445) - Navegante, Sgt. William Lee, (12204412) - Radio, Sgt. Edward J., Hammer (13033691) - Mecánico de Vuelo, Sgt. George W. Inch, (12159722) - Artillero (ventral), Sgt. Crit C. McDonald, (38370124) - Artillero (cola), Sgt. John R. Trujillo, (39013405) - Artillero (Izq.), S/Sgt. Joseph Selders., (37473660) - Artillero (Dcho), Airman Ferdinand F. Leyh, (32566259) - Fotógrafo
Boeing B-17G-10-BO	19-juni-44	42-31330	9-ZL / "Dog Breath II"	452 BG/728 BS	El blanco primario estaba a 12Km al E de la ciudad de Royan en Francia, una base de la Luftwaffe en Corne-Ecluse.	Luceni (Zaragoza)	1st Lt. Graham Clark (0-801274) - Piloto, 2nd Lt. Robert W. Jones (0-699826) - Copiloto, 2nd Lt. Charles Weinberger (0-711515) - Navegante 2nd Lt. Herbert E. Fletcher (0-759864) - Bombardero T/Sgt. Wayne England (35715497) - Mecánico de Vuelo / Artillero T/Sgt. James Warniak (39461842) - Radio S/Sgt. Gordon Hansen (3754306) - Artillero (Izq.), S/Sgt. Robert Stittsworth (37221917) - Artillero (Ventral), S/Sgt. Jesse Roberts (15140917) - Artillero (Dcho.), S/Sgt. William Holmes (38387692) - Artillero (Cola)
Boeing B-17G-35-DL	25-juni-44	42-107068	WA-O "Powerful Katrinka"	379th BG / 524th BS		Espinal-Mezquiriz, (Navarra)	Lt. Richard Daniels, Sgt. Robert H. Ried, Lt. Joseph Wells, Sgt. Benning G. Burseth, Sgt. R.H Bonham, Lt. R.D Butcher - piloto, Sgt. R.F Supper, Lt. F.R. Ditta, Sgt. Ralph Crawford
Consolidated B-24H-15-FO	25-juni-44	42-52327	"Black Magic"	459 BG / 757 BS	Misión de bombardeo a Avignon en Francia	Palma de Mallorca	2nd Lt. Howard E. Stacy (0-755797)- Piloto, 2nd Lt. Hans G. Huettig (0-812267)- Copil., 2nd Lt. Peter Rabich (0-752831)- Bombardero, M/Sgt Paul M. Beardslee, (6972734)- Radio / Artillero, Sgt George W. Lawson (14161869)- Mecánico de Vuelo / Artillero, S/Sgt. Noah Fryer (16168990)- Artillero (Morro), S/Sgt Edward Vader (17129734)- Artillero (Dcho.), S/Sgt. Everett Ruhl (37305318)- Artillero (Izq.), S/Sgt. William Lewis (1484076)- Artillero (Cola)
Boeing B-17G-45-BO	25-juni-44	42-97293	LG-C "Bachelor's Bride"	91 BG/ 322 BS	Misión de bombardeo a Burdeos, Francia	Erandio, (Vizcaya)	1st Lt. Ferrall K. Goodrich (0-755324) - Piloto, 2nd Lt. Stanley Spencer (0-818770) - Copil., 1st. Lt. John Shmith (0-809748) -, F/O Harold Kurrus (T-2078) -, Sgt. William Zura (6150104) -, Sgt. William Fann (18117515) -, Sgt. Jesse Groghead (17057789) -, Sgt. Edwin Braun (32842826) -, Sgt. JohnCallaghan (12159275) -
Consolidated B-24H-20-DT	12-juli-44	41-28999	"The Flying Phartsac"	464th BG / 779th BS	Bombardero a una estación de tren en Nîmes	Aeropuerto de Muntadas (Barcelona)	1st. Lt. Harry A. Stroud Jr. (0-725371) - Piloto, 2nd. Lt. Charles A. Rausch (0-463899) - Copiloto, 2nd. Lt. Ralph D. Morey (0-685695) - Navegante, T/ Sgt. Harold Kornich (T-122859) - Bombardero, T/Sgt. William R. Fayle (18009866) - Mecánico de Vuelo, SS7Sgt. Gordon W. Knowles (39104716), S/Sgt. George T. Fain (34684118) - Radio, S/Sgt. Harry L. Knowlton (11023549) - Artillero, S/Sgt. Raymond P. Linneman (36475462) - Artillero, S/Sgt. Dunlop C. Hollinger (18103973) - Artillero
Consolidated B-24H-10-DT	24-juli-44	41-28704	"Irish Lassie"	459 BG / 757 BS	Bombardero a la BA de Les Chanoines	Aeropuerto de Muntadas (Barcelona)	2nd Lt. Walter E. Yocum (0-813102)- Piloto, 2nd Lt. John M. Graham (0-709569)- Copil., 2nd Lt. Robert T. Seemueller (0-701653)- Bombardero, S/Sgt Fred D. Chavez (39282841)- Mecánico de Vuelo / Artillero, S/Sgt Albert Moberg (36451619)- Radio / Artillero, Sgt Lee Mordetsky (12181880)- Artillero (Dcho), S/Sgt. Carl F. Monk (32207719)- Artillero (Morro), Sgt John J. Rapanotti (33702565)- Artillero (Ventral), S/Sgt

Avion	Fecha	Nº de Serie	Código	Unidad	Misión	Lugar	Tripulación
Delmar I. Griffin (20908571) Bristol Beaufighter Mk VI NF	-Artillero (Cola)" 27-juli-44		KW-164	63FG / 414NFS	Patrulla nocturna en las cercanías de Toulouse	Camprodón (Gerona)	Lt William Barrons (O-752096) Sgt. Harry E. Sharp (T-192937)
North American B-25D-35	14-sept-44	43-3650		340 BG / 488 BS	Transporte de 19 cajas de licor desde Catania (Sicilia) hasta Córcega	Palma de Mallorca	1st Lt T.E. Jones - piloto Sgt. A.G. Andrist (Radio)
A-26B-15-DT	22-oct-44	43-22342		569 FRY	Vuelo de Ferry a Inglaterra desde Marrakech a St. Mawgan	Playa de Traba, Laxe (Coruña)	2nd Lt. Eugene L. Casale (O-806798)- Pilot 1stLt John Kurek (O-413233)- Nav
North American P-51D-15-NA	2-novi-44	44-15030	PI-F	356 FG / 360 FS	Misión de escolta a una formación de B-17 sobre Leipzig.	Cidamon (Logroño)	2nd Lt. Walter O. Hedrick (O-716127)
Consolidated B-24	18-juni-45	42-95059	"Shadie Sadie" Q	446BG / 705BS	Vuelta a los Estados Unidos desde Shannon en Irlanda, primer tramo a Lajes, Azores	Labacolla (Coruña)	1st Lt. Edward Markewitz - Piloto, 1st Lt. Harold H. Hassebacher - Copiloto, 1st Lt. Elvyn De Chabert - Navegante, T/Sgt. John J. Coughlin - Mecánico de Vuelo, T/Sgt. Paul W. Piér - Radio, T/Sgt. Wilfred P. Crofts - Artillero, T/Sgt. Martin W. Madden - Artillero, T/Sgt. James E. Pitts - Artillero, T/Sgt. Henry Huetten - Artillero, T/Sgt. Warren W. Wood - Artillero, Sgt. Marion E. McLeod- PAX, Sgt. Harvey M. Cook- PAX, Sgt. Norman C. Fagan- PAX, Sgt. Manuel Mislove- PAX, Sgt. Lyle R. Robinson- PAX, Sgt. George C. Cloninger- PAX, Sgt. Henry Cappiello- PAX, Corp. William U.B. Curtis- PAX, Corp. Robert W. Eli- PAX, Pvt. Roy W. Eli- PAX

El mes de septiembre transcurrió sin más internamientos hasta que el 9 de octubre un B-24D del 370th BG, 513rd BS aterrizó en Sevilla tras perderse durante un vuelo de ferry. El 42-40887, que había costado al gobierno estadounidense 297.627 dólares, fue internado y a juzgar por la carta del agregado naval de la Embajada al coronel Félix Sedano, Jefe de la Segunda Sección del Ministerio del Aire, la tripulación fue repatriada a través de Gibraltar un mes después, el 11 de noviembre. Pocos meses después, el 22 de febrero de 1944 la mayor parte de esta tripulación falleció durante una misión contra Regensburg en Alemania, tras colisionar con otro B-24 de la formación: sólo sobrevivieron dos tripulantes.

EL AÑO TERMINA CON DOCE MUERTOS Y UN THUNDERBOLT ESTRELLADO

El 6 de noviembre un accidente en el Monte Paní (Gerona) se cobró la vida de los doce tripulantes de un B-17E de guerra electrónica perteneciente al 68th RG, 16th Sqdn. Habían despegado el día anterior a las 23:00 horas de Foch Field, su base en Túnez, en medio de unas condiciones meteorológicas francamente malas; un frente estaba pasando por las Baleares y el techo era de unos 1.000 pies. Un buen día para un avión que no necesitaba ver sino escuchar: su misión era reconocer las estaciones de radar alemanas que se encontraban en el Golfo de León. El problema llegó cuando el viento les arras-

tró de su punto de viraje previsto, frente a Perpiñán, hasta la escarpada Costa Brava. En medio de condiciones instrumentales, y sin manera de poder verificar su posición, impactaron a aproximadamente las 2 de la mañana⁷ 600 pies por debajo de la cima del Paní en el cruce de la carretera de Cadaqués a Rosas hacia el Port de la Selva, en un lugar llamado Mas Perafita. Su regreso estaba programado para las 07:30, pero

al comprobar que no se sabía nada de su paradero, enviaron dos B-17F en su busca, tal vez con la esperanza de que hubiesen amarrado. El impacto había dejado el avión y los cadáveres completamente destrozados y sólo dos pudieron ser identificados gracias a las chapas de identificación que portaban. Los enterraron en unos nichos del cementerio de Cadaqués y en 1946, una misión americana que mandaba el Lt. Col. Blevins exhumó los cuerpos para enterrarlos en el cementerio militar de St. Avold en Francia.

El año de internamientos terminó el 28 de diciembre con un P-47D *Thunderbolt* que se estrellaba en Mendata (Vizcaya) después de que su piloto, el 1/Lt. Briggs se tuviera que lanzar en paracaídas después de perderse y quedarse sin combustible⁸. El avión rozó una ermita con la punta del plano levantando algunas tejas y se estrelló frente al caserío de D. Sabino Basterrechea. El piloto, que



Stanley Spencer, copiloto de "Bachelor's Bride" bajo el morro de "Sure Shot", otro B-17 de su unidad, Foto Javier Aranduy vía Patricia Everitt.

⁷Unos de los cadáveres sin identificar, el enterrado en el nicho nº 834 tenía un reloj de pulsera "Bulova" parado a las 0225.

pertenecía al 27th ATG, 310 FRYS, estuvo internado y poco después, el 10 de enero de 1944 fue repatriado. A finales de mayo de 1944 se incorporó al 352nd FG, los famosos “Blue Nosed Bastards”, unidad en la que tuvo varios P-51 asignados, entre ellos uno, el 44-13865 que bautizó como “Claire G II”, hasta que el 15 de diciembre terminada su rotación por el frente, embarcaba hacia los Estados Unidos.

COMIENZA EL AÑO MÁS INTENSO DE LA GUERRA

Marruecos volvía a ser el escenario de un aterrizaje de fortuna: otro *Liberator*, un B-24H⁹, el 41-29277, aterrizó en Villacisneros el 4 de febrero. Apodado por su tripulación como “Dear Mom” y perteneciente al 458th BG, 752nd BS, era uno de los *Liberators* que se incorporaban al frente por la ruta Sur (a través de Brasil). Por lo que refleja su plan de vuelo, partieron a las 07:30 de Eknes Field, en Dakar, con 9 horas de autonomía para un vuelo que debía durar 7. Volando a 9.000 pies, perdidos y volando sin apenas combustible (aunque sobre esto discrepan algunos miembros de la tripulación) el piloto, 1/Lt James Nedrow, decidió aterrizar en Villacisneros, donde quedó internado. Apenas tres meses después, la misma tripulación en una misión a Neunkirchen en Alemania perdió un motor y se dirigió hacia Suiza, donde fueron internados de nuevo.

A los pocos días de aterrizar el vapor correo *León y Castillo* los llevó a Las Palmas, donde el 19 de febrero embarcaron acompañados del teniente Jesús Pérez Herrero en el *Ciudad de Alicante* con destino a Cádiz. En esta ciudad los entregaron a las autoridades del Ejército del Aire hasta que fueron repatriados pocas semanas después.

El internamiento del “Dear Mom” supuso el inicio de una batalla diplomática ya que al ser un avión prácticamente recién salido de fábrica, el gobierno estadounidense no estaba dispuesto a dejar que se pudiese al sol de Villacisneros. El 16 de febrero el Ministro del Aire enviaba una carta al Ministro de Asuntos Exteriores, en la que recomendaba acceder a la petición del Agregado Aéreo de la Embajada Norteamericana para enviar un avión con un equipo de reparación que prepare el vuelo del B-24 a la península: “Teniendo en cuenta que se ha accedido a peticiones análogas hechas por la Embajada Alemana en Madrid, relativas, una, a dos aviones cuatrimotores, tipo Focke Wulf 200 que en el mes de diciembre aterrizaron en el Aeródromo de Sevilla, y otra, referente a otro avión de las mismas características que tomó tierra en agosto del pasado año en el Aeródromo de Santiago de Compostela, autorizándose a aquella para que, con equipos de especialistas alemanes, procediese a su reparación”. Lo cierto es que hubo un cruce de peticiones y de nuevo, el 4 de agosto de 1944, el Lt. Col Spillman, Agregado Militar de la Embajada, confirma que el General Jefe de las Fuerzas Aliadas Aéreas en el Mediterráneo ha autorizado a que el B-24



Vader, Ruhl, Fryer, Lawson, Lewis y Beardslee: ese día el artillero de morro logró derribar un caza alemán. Foto Richard Beardslee.

vuele a Madrid con una tripulación mixta formada por oficiales del Ejército del Aire y cuatro oficiales de un B-24 que había aterrizado en Palma en el mes de junio. Finalmente en septiembre llegó un Curtiss C-46 *Commando* con mecánicos, repuestos y combustible, se hicieron cargo de él y la tripulación mixta que antes mencionábamos se lo llevó en vuelo a Barajas. El hermano de uno de los tripulantes, Richard Beardslee, narra en una carta el ambiente festivo que hubo durante el vuelo a Madrid y el recuerdo de su paso por España: un Rokiski, el emblema de piloto militar, obsequio de uno de los oficiales españoles.

El 22 de febrero perdían la vida los nueve tripulantes de un C-47 del 319th TCG. Despegó de Gibraltar a las 22:58 pero, debido a la pésima meteorología, nunca llegó a su destino en Inglaterra ya poco después chocaba contra una ladera en la Sierra de Fates en Cádiz. La recuperación de los cuerpos fue muy penosa ya que sólo cinco pudieron ser identificados y el estado del resto hacía imposible

la tarea; haciendo una excepción y por la cercanía a Gibraltar fueron enterrados en el Cementerio de North Front en el peñón.

LE TOCA EL TURNO AL NORTE

Día a día el acoso al que sometían la USAAF y la RAF a todo lo susceptible de convertirse en un blanco de sus bombas crecía; basta ver cómo en los teatros de operaciones europeo y mediterráneo la USAAF lanzó 40.997 toneladas de bombas en enero de 1944, cifra que creció hasta las 132.434 toneladas en junio: un 220% más. Como veremos, esto se tradujo en un incremento de los “Heavies” que llegaron a España durante 1944, ya no en vuelos de ferry sino en misiones de combate.



⁹Este caso de internamiento no deja de ser curioso. Aparentemente el traslado que el 1/Lt. Briggs debía realizar era un vuelo local en Inglaterra: del “depot” donde se había montado el “Thunderbolt” a la unidad a la que estaba destinado.

⁹El B-24 fue el avión más producido en la historia de los Estados Unidos. Las cinco plantas encargadas de su fabricación produjeron 19.258 B-24: en 1944 de las fábricas de Ford en Willow Run y de Consolidated en San Diego salía cada hora un Liberator.

El primero de ellos fue un B-24H que se estrelló en las inmediaciones de Plencia (Vizcaya) el 27 de marzo de 1944. Con el número de serie 41-29554, "Texas Rose", como lo había apodado su tripulación, partió con su unidad, el 44th BG, 67th BS, para bombardear la base de Mont de Marsan. Como el blanco no estaba demasiado lejos de su base despegaron se quedaron a 10.000 pies, bombardeando desde esta altura. Esta vez la inteligencia había fallado y lo que se esperaba que fuese una antiáerea ligera se convirtió en una carnicería. Un impacto de un 88 les atravesó el plano izquierdo sin llegar a explotar, un pedazo de metralla cortó el cable de mando del



"Black Magic" en vuelo, Foto Richard Beardslee.

motor número 3, otro impacto en el morro hizo un agujero del tamaño de una bañera y en otro del estabilizador izquierdo cabía una cabeza. Su piloto, "Pappy" Hess, siguiendo lo que les habían recomendado en el briefing puso rumbo a Bilbao, y ordenó que se deshiciesen de todo el peso posible. Para evitar que estallaran los vapores de combustible e hidráulico que la inundaban, abrieron las compuertas de la bodega, y se aproximaron a Bilbao recibieron una calurosa acogida por el destructor *Almirante Valdés* y las baterías costeras. Con Sondica a la vista trataron de bajar el tren y al ver que sólo les bajaba la pata derecha, decidieron lanzarse en paracaídas. El último en abandonarlo, el 1/Lt. Hess, puso "Texas Rose" rumbo al mar pero, al parecer, el *Liberator* tenía otra idea ya que hizo un 180° y terminó estrellándose en Plencia, matando un perro y provocando un parto. Después de tres días en Bilbao, los enviaron a Alhama de Aragón hasta que cruzaron la frontera gibraltareña y de ahí volaron a Inglaterra.

Un mes después le tocaba el turno a Barcelona: otro B-24H aterrizaba en Muntadas el 29 de abril. "Sassy Lassie",

del 454th BG, 737th BG, había resultado dañado mientras atacaba una fábrica de munición en Tolón (Francia): después de soltar la carga de bombas, fueron alcanzados por varios impactos, primero en el plano izquierdo y poco después en el derecho, hiriendo en una pierna a un fotógrafo que los acompañaba en la misión, el Pvt. Leyh. Por si no fuera poco, una bomba de 500 libras que no se había desprendido, lo hizo a diez millas del blanco, atravesándoles las persianas. Mientras decidían si lanzarse en paracaídas o mantener en un número par la suma de despegues y aterrizajes, pusieron rumbo hacia Marsella, siguieron la costa con rumbo S. y al llegar a Barcelona decidieron

aterrizar allí. Sobre el aeropuerto dispararon una bengala roja, recibieron dos verdes por respuesta y aterrizaron con uno de los neumáticos desinflados debido a un impacto. Tras destruir el IFF y la radio, velaron la película de las cámaras y poco después, un civil que según la tripulación llevaba una esvástica en la solapa, trató de interrogarlos sin éxito y sin muchas dilaciones pasaron a manos del Ejército del Aire, de quien por lo que declararon más tarde recibieron un excelente trato y los condujo hasta el Hotel Continental donde estuvieron alojados tres días. Poco después viajaron a Alhama de Aragón, hasta que el 4 de junio parten camino a Gibraltar, reincorporándose a su unidad el 17 del mismo mes.

El incremento de la actividad aérea con motivo del desembarco del 6 de junio fue proporcional a la cantidad de internamientos, especialmente en la zona norte de España. Ese mes cayeron en Europa 85.648 toneladas de bombas sobre todo tipo de blancos. El 19 de junio aterrizaba en Zaragoza un B-17G del 452nd BG, 728th BS, el 42-31330, apodado por su tripulación como "Dog Breath" (aliento de perro). En la segunda pasada para bombardear una base de la Luftwaffe en Corme-Écluse (Francia), un impacto directo les arrancó la hélice del motor número 1 y les obligó a abanderar el número 2. Sin posibilidad de mantener la formación, cruzaron los Pirineos y perdiendo altura buscaron un campo donde poder tomar. Se encontraron con una carretera, sacaron el tren y aterrizaron en el Km. 118 de la carretera de Zaragoza a Logroño. Incendiaron el avión y a unos campesinos que estaban labrando el campo les regalaron las cazadoras y los paracaídas: una hora más tarde apareció la Guardia Civil. Los recogió un camión que les llevó a Luceni, les dieron de comer y se los llevaron al aeródromo de Zaragoza donde pasaron la noche. Al día siguiente fueron a Alhama de Aragón, su internamiento definitivo, donde tras unas semanas, los repartieron en varios grupos y siguiendo el procedimiento habitual, pasaron a Gibraltar.

Ese mismo día otro B-17G, el 42-31315 del 401st BG, 614th BS, hacía honor al nombre de "Fortaleza Volante"; a 23.000 pies y cinco kilómetros del objetivo, un impacto directo de la Flak arrancó parte de la cola y con ella cayó al vacío sin su paracaídas el artillero del "Liberty Run", el Sgt. Lorenzo T. Maiden. Sin timón de dirección, ni de profundidad y con sólo parte de los estabilizadores, descendieron hasta 12.000 pies y pusieron rumbo hacia España. Cuando su piloto, el 2/Lt. Fylemir vió que no podía seguir manteniendo el control, ordenó a la tripulación que lo abandonase. Lo hicieron sobre



El A-26 bañado por las olas en la playa de Traba, Foto Vidal, vía Juan Carlos Salgado.



*Uno de los P-38 desguazado en un hangar,
Foto Juan Antonio Guerrero.*

Orozco (Vizcaya) mientras que el avión continuó volando hasta caer al mar, parece ser que frente a Lequeitio. Tras unos días en Bilbao, los llevaron a Alhama de Aragón donde permanecieron tres semanas hasta su repatriación.

El domingo 25 de julio distintos objetivos en Francia eran batidos por la USAAF y a consecuencia de la Flak, tres de sus aviones terminaron ese día en España; dos B-17G en el Norte y un B-24H en Palma de Mallorca.

“Bachelor’s Bride” era un B-17G con número de serie 42-97293, perteneciente al 91st BG, 322nd BS, que había partido de su base en Basingbourn para liderar un bombardeo a una base en las cercanías de Burdeos. A la media hora de cruzar el Canal, un impacto de la antiaérea les obligó a abanderar el motor número 4, empezaron a perder altura y al tratar de incorporarse a la pasada de lanzamiento, el artillero de otro avión, nervioso ante la posibilidad de que fuese uno de los B-17 que la Luftwaffe “colaba” en las formaciones, abrió fuego sobre ellos y terminó de acabar la tarea averiándoles los motores número 2 y 3. Con un solo motor y lanzando todo lo que podían para aligerar peso, sus pilotos, el 1/Lt. Ferrall Goodrich y el 2/Lt. Stanley Spencer pusieron rumbo a España hasta que llegaron a Bilbao y lo posaron en un pequeño campo en un lugar conocido como La Campa de Erandio, a apenas una milla del aeropuerto de Sondica. La toma fue muy dura: dos de los tripulantes, los Sgts. Fann y Craghead sufrieron una fractura de cráneo cuando el equipo de radio les dio en la cabeza y el resto de los aviadores, más o

Un P-38, que a juzgar por la marca que se puede entrever, LM, podría ser el avión con el que el 2/Lt. Smith aterrizó en San Luis (Menorca). Por los daños que presenta es casi seguro que la fotografía se tomó tras pasar por las manos de la comisión aliada de control, Foto Juan Antonio Guerrero.



menos magullados, salieron como pudieron del "Bachelor's Bride". Atendidos en el lugar primero por las familias de los comercios cercanos y luego en casa de Doña Fonsa por un reticente médico del aeropuerto German Pereiro (más tarde piloto del Aeroclub) y el practicante del pueblo Sr. de Pertigo, los trasladaron rápidamente al hospital militar donde les trataron: Craghead recuperó la conciencia unas horas más tarde y Fann lo hizo cuatro días después. Tras pasar unos días en casa del propietario de la pastelería bilbaína "New York", se incorporaron al resto de la tripulación, que ya estaba internada en Alhama de Aragón.

"Powerful Katrinka" se estrelló unas horas más tarde en un hayedo de Mezquiriz (Navarra). En este caso, el B-17G 42-107068, pertenecía al 379th BG, 524th BS y al igual que la anterior Fortaleza Volante había partido a bombardear unos objetivos en las proximidades de Toulouse hasta que a 13.000 pies un impacto provocó que el motor 4 empezase a perder aceite. Poco después, mientras trataban de alcanzar su grupo, que ya había puesto rumbo a su base en Kimbolton, les falló el número 3. Perdiendo altura rápidamente y a punto de dar la orden de saltar, pidieron escolta a un P-38 que les acompañó hasta la frontera española. El primer grupo saltó sobre Espinal, y el resto a muy poca altura en las cercanías de Mezquiriz, un tranquilo pueblo del Valle de Erro, donde en ese momento celebraban misa. El avión se estrelló, explotando en un hayedo que aún hoy conserva las huellas del impacto. Algunos de los tripulantes, no seguros de encontrarse en España, se escondieron hasta que, convencidos de que estaban en un país neutral, salieron de la espesura. Internados en Alhama, salieron de España hacia Gibraltar a finales de agosto de 1944.



"Shady Sadie", el último B-24 en llegar a España.

Ese domingo, el 459th BG, 757th BS, tenía como misión bombardear la estación ferroviaria en Avignon: "Black Magic", el B-24H 42-52327, despegó de su base en Giulia (Italia) junto al resto de su escuadrón, pusieron rumbo al objetivo y cuando se encontraban entre Arles y Aviñón, el motor 3 empezó a perder presión de aceite y lo abanderaron. Poco después, el sobrecompresor del número 4 empezó a fallar y al serles imposible mantener la formación o volver a su base, lanzaron las bombas cerca de Arles poniendo rumbo a España con el motor número 1 fallándoles mientras lanzaban todo lo que podían para aligerar el peso. Tras una hora de tratar de hacer volar un avión que apenas se mantenía en vuelo, aterrizaban sanos y salvos en Palma de Mallorca. Según su tripulación, el avión necesitaba mantenimiento: los motores estaban pasados de horas y habían superado el límite de 500 horas para el overhaul, pero, al fin y al cabo, a pesar de hacerles pasar unas horas de infierno, en lugar de dejarlos tirados en Francia, los había llevado hasta un país neutral. Nada más aterrizar, destruyeron todo el equipo secreto del avión, los llevaron a un acuartelamiento y más tarde al Hotel Mediterráneo donde se encontraron con el Cónsul Británico. Tras cuatro días en la isla, embarcaron en un Ju 52 a Madrid, los entregaron al Lt. Col Spellman, Agregado Aéreo de la Embajada, y el 1 de julio llegaban a Alhama de Aragón, donde pasaron diez semanas. Fue esta tripulación la que se hizo cargo de "Dear Mom", el B-24 que meses antes había aterrizado en Villacisneros. Así, el 14 de agosto, los Lt. Stacy y Huettig y los Sgts. Beardslee y Lawson salían de Alhama hacia Villacisneros. Después de cinco días de puesta a punto, "Dear Mom" despegó de Marruecos, llegando el 28 de agosto a Barajas, donde permaneció hasta su desguace. Los cuatro

les pasar unas horas de infierno, en lugar de dejarlos tirados en Francia, los había llevado hasta un país neutral. Nada más aterrizar, destruyeron todo el equipo secreto del avión, los llevaron a un acuartelamiento y más tarde al Hotel Mediterráneo donde se encontraron con el Cónsul Británico. Tras cuatro días en la isla, embarcaron en un Ju 52 a Madrid, los entregaron al Lt. Col Spellman, Agregado Aéreo de la Embajada, y el 1 de julio llegaban a Alhama de Aragón, donde pasaron diez semanas. Fue esta tripulación la que se hizo cargo de "Dear Mom", el B-24 que meses antes había aterrizado en Villacisneros. Así, el 14 de agosto, los Lt. Stacy y Huettig y los Sgts. Beardslee y Lawson salían de Alhama hacia Villacisneros. Después de cinco días de puesta a punto, "Dear Mom" despegó de Marruecos, llegando el 28 de agosto a Barajas, donde permaneció hasta su desguace. Los cuatro





Aún quedan restos de "Powerful Katrinka", el B-17G que se estrelló en Mezquiriz. Foto Javier Aranduy.

tripulantes que contribuyeron en este vuelo, estuvieron alojados en el Hotel Palace hasta que el 12 de septiembre se les unió el resto de su tripulación y el 14 pasaron a Gibraltar.

MUNTADAS Y LOS LIBERATOR

En julio las visitas de los *Liberator* a Muntadas empezaban a ser tan comunes como los vuelos regulares de Iberia: ese mes buscaron refugio en Barcelona dos B-24 que habían sufrido averías mecánicas durante sus misiones. El 12 de julio, después de perder un motor sobre su objetivo, la estación de ferrocarril de Nîmes, aterrizó "The Flying Phartsac", un B-24H perteneciente al 464nd BG, 779th BS, otro más de los 582 que salieron de la cadena de la Douglas en Tulsa. Parte de esta tripulación (los Lt. Stroud y Rausch y los Sgts. Fayle y Linneman) estuvo en Madrid impartiendo un curso del B-24 a pilotos del Ejército del Aire, mientras que se llevaron a Barcelona al resto para que evaluaran los daños de los B-24 que habían aterrizado allí, posiblemente con la intención de trasladarlos en vuelo a Barajas. El día 24 del mismo mes aterrizaba en el aeropuerto de Muntadas en Barcelona otro B-24H, el 41-28704, "Irish Lassie", perteneciente a una unidad que unos meses antes ya había visitado Palma de Mallorca; el 459th BG, 757th BS. Habían partido de su base en Pantanella (Italia) con la misión de bombardear una base aérea en Les Chanoines pero de nuevo un fallo de motor provocó que buscasen refugio en España.

El 27 de julio, Gerona volvía a ser escenario de otro accidente, en esta ocasión un Bristol *Beaufighter* MkVIF de caza nocturna perteneciente al 63rd FG, 414th NFS, la primera unidad de la 12ª Fuerza Aérea que se activó en Europa. El KW164 había despegado a las 21:38 de Alghero en Cerdeña para patrullar la zona de Toulouse hasta que chocó contra un monte en Llanars, en un paraje conocido como La Solana del Rodá. Los habitantes de Camprodón, que en esa noche sin luna celebraban la verbena, oyeron pasar un avión a aproximadamente las once de la noche, advirtieron como lanzaba unas bengalas y poco más tarde escucharon y vieron el fuego de la explosión. En el accidente perdieron la vida el Lt. William Barrons, que se había casado dos días antes y el FO Harry Sharp, que fueron enterrados en el cementerio de la localidad hasta que en 1946 los exhumaron y trasladaron al cementerio militar de Lorraine. En verano de 2004 y por iniciativa de un grupo de historiadores locales, se puso una placa en el lugar donde estos dos aviones dejaron la vida.

A las 21:35 del 14 de septiembre, un B-25D 43-3650 había despegado de Catania para cumplir una misión no precisamente bélica: llevar diecinueve cajas de licor al bar de tro-

pa del 340th BG en Córcega. Una misión aparentemente sencilla pero que desde el principio les trajo mal fario: primero no dieron con los vendedores; encontrados éstos, consiguieron despegar de Sicilia a las 18:15. Estimaban llegar a Córcega a las 20:15, pero se encontraron en una tormenta que los dejó sin instrumentos de navegación; perdidos y empobreciendo la mezcla al máximo para estirar el combustible, continuaron volando hasta que se encontraron un campo en el que vieron un B-24 ("Black Magic"), pegaron la pasada de rigor, lanzaron una bengala y les autorizaron a aterrizar sin tener la certeza de dónde lo hacían. Aunque sus tripulantes, el 1/Lt. T. E. Jones y el Sgt. Andrist no pudieron llevar las bebidas al bar de tropa de su unidad, habían llegado a Palma de Mallorca, un sitio infinitamente más cómodo y seguro que flotar en un "dinghy" después de sobrevivir un amaraje nocturno. El avión se lo llevaron en vuelo a Barajas entre la segunda quincena de octubre y la primera de noviembre de 1944, donde posiblemente lo desguazaron en 1948 durante las obras de ampliación de la plataforma.

Un novedoso avión terminó en Galicia el 22 de octubre: un A-26B aterrizaba en la playa de Traba, en Laxe, después de quedarse sin combustible. La "Bravo" era la versión de ataque al suelo de un avión que a lo largo de su carrera participó en numerosos conflictos, apagó incendios o llevó ejecutivos. Estaban concebidos para una guerra en la que el bando aliado dominaba los cielos de Europa y se centraba cada vez más en batir objetivos en el suelo: los equiparon con 8 ametralladoras de 12,70 mm en el morro, además de la carga de bombas, éste en particular, el 43-22342, fue uno de los 205 *Invaders* que la Douglas construyó en su planta de Tulsa (Oklahoma). Su tripulación, el 2/Lt. Eugene Casale y el 1/Lt. John Kurek había despegado de Marrakech con destino a St. Mawgan, en Inglaterra, pero inexplicablemente terminaron en una playa de La Coruña. Del avión no sabemos nada, aunque sí que en una carta el Agregado Aéreo de la Embajada solicita la devolución de algunos elementos del avión: balsas, equipos de supervivencia, etc... a lo que el coronel Sedano contesta con un rotundo "no". La tripulación fue repatriada a Gibraltar el 5 de noviembre.

Poco después, el 2 de noviembre, nos visitaba un esbelto P-51D *Mustang* que tomó tren arriba en Cidamón (Logroño): el 44-15030, perteneciente al 356th FG, 360th FS. Su piloto, el 2/Lt Walter Hedrick, había despegado a las 09:15 de su base en Martlesham Heath para escoltar una formación de B-17 a Leipzig. Parece ser que al llegar a la zona, uno de los miembros de su formación se vio obligado a poner rumbo a su base y el jefe le dio órdenes de acompañarle. Al poco de dirigirse a su base había perdido a su compañero, trató de volver a su formación y los problemas se le fueron acumulando: no fue capaz de encontrar la formación por lo que solo y a 30.000 pies decidió poner de nuevo rumbo 240º, que supuestamente debía dejarlo en su base y no en el corazón de la Rioja. A las 12:30, hora a la que calculaba que debía ver el Canal, estaba encima de nubes, continuó hasta las 13:30 y se metió por un agujero, vio unas colinas que creyó eran Gales (¡¡¡...!!!), finalmente, con 30 galones en su depósito tomó tren arriba en un descampado. Del avión no sabemos más, suponemos que fue almacenado en la Maestranza Aérea de Logroño, hasta que en 1948, junto a los restos de los aviones norteamericanos que allí se almacenaban fue desguazado...

LLEGA EL FIN DE LA GUERRA EN EUROPA

El último internamiento ocurrió una vez había terminado la guerra en Europa. El 18 de junio de 1945 aterrizaba en Labacolla el último B-24 en llegar a España: se trataba del avión más antiguo del 446th BG, 705th BS, el 42-95059, que había sido bautizado como "Shady Sadie" por su tripulación. Después de 114 misiones de combate en sus cuadernas, por fin volvía a los Estados Unidos, cargado con su tripulación además de diez pasajeros (equipo de tierra de la unidad), en



total diecinueve jóvenes ansiosos por volver a casa después de una guerra. Su ruta era volar desde su base hasta las Azores, pero el viaje empezó mal: la meteorología les obligó a aterrizar en Shannon (Irlanda). Cuando pudieron continuar a Lajes, era ya el día 17 y a las pocas horas de despegar el motor 3 empezó a perder presión de aceite por lo que tuvieron que abandonarlo. El siguiente paso era aligerar el peso con el ya tradicional lanzamiento de todo lo que no estaba atornillado al avión, mientras el radio lanzaba SOS a toda velocidad y el navegante de origen portorriqueño y padres españoles, el 1/Lt. Elvyn De Chabert, hacía cálculos a toda velocidad para ver cómo llegar a Santiago de Compostela, a 275 MN de su posición. Tras una hora de angustia consiguieron aterrizar en un prado, dejando el avión a unos pocos metros de los grupos de árboles que la causalidad o el extraño humor de no se sabe quien pone en los terrenos donde se pueden dejar los dientes de una manera digna. El recibimiento no pudo ser mejor: viajaron a Madrid acompañados del cónsul de Vigo, en Madrid los llevaron a la Plaza de las Ventas e incluso el diario "Informaciones" les dedicó un artículo: "Veinte Boys en busca de un abuelo". Con la Alemania de Hitler derrotada y con un nuevo orden en Europa, no cabía duda de que la política exterior cambiaba a toda velocidad. La tripulación fue repatriada a los Estados Unidos en el *Queen Mary*, mientras que



60 años después: Restos encontrados del B-17E del Paní en Girona.

"Shady Sadie" languideció abandonado en el pasto donde habían tomado hasta que lo desguazaron.

Cuarenta y un aviones americanos terminaron en España... de ellos no queda nada, salvo algún resto por desenterrar o desenterrado y el recuerdo de quienes pasaron por España y de los que desgraciadamente se quedaron aquí para siempre. En 1948 se solicitaba a la Embajada permiso para mover los aviones que aún estaban en Barajas: suponemos que ahí empezó el trabajo del chatarrero y del horno y terminaron tantos históricos aviones.

Agradecimientos

Juan Carlos Salgado, Jose Miguel Sales Lluch, Luis Ignacio Azaola, César O'Donnell, Glenn Stacy, Richard Beardslee, Col. Thomas Thacker, Patricia Everitt, Drain Scorza, Glenn Strong, Joseph Chalker, Wally Forman, Hal Province, Terence Geary, Juan Antonio Guerrero, col. Angel Negrón, tte. col Roberto Plá, Luis Moya, Jaime Velarde Silió, Mercé Cabanes, Lluís Garreta, Jaume Garnatxa, Wendy Butler, Joan Manel Tajadura, Modesto del Predigo, Michel Lozares, Donna Buckalter, Archivo Histórico del Ejército del Aire, Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Archivo de la USAF (Maxwell AFB), Archivos Nacionales (EEUU), Biblioteca Nacional, National Air & Space Museum, National Personnel Records Center