

La Escuadrilla de Sondeos

MIGUEL ÁNGEL DE LAS HERAS GOZALO*

PRÓLOGO

Si alguna vez ha existido en España una Unidad de aviación militar a la que se le pudiera atribuir un cierto halo de misterio o, si se me permite la expresión, de “clandestinidad” durante el tiempo que estuvo operando, que arranca coincidiendo con el fin de la guerra civil española y el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, y que ha perdurado hasta ahora, ésa es sin ninguna duda la Escuadrilla de Sondeos del Ejército del Aire, para la mayoría “una gran desconocida”.

En efecto, seguramente una buena parte de los lectores que se asomen a este trabajo no habrán oído antes ni siquiera mencionar su nombre, ni cuál fue su cometido: los vuelos de “sondeos aerológicos” (como se denominaban al principio los sondeos meteorológicos) realizados con el fin de confeccionar los mapas sinópticos para la navegación aérea. Bien es cierto que uno de los factores a los que se le puede achacar este general desconocimiento es la escasez de información que existe sobre esta Unidad del Ejército del Aire.

Una de las motivaciones que me ha llevado a realizar este trabajo fue afrontar el reto de escribir sobre una Unidad aérea poco conocida, lo que siempre despierta el interés o la curiosidad del lector. Sin embargo, no quiero ocultar que hubo otra razón, ésta de carácter personal, que es la pertenencia de mi padre a esa Unidad durante ocho años.

El entonces sargento del Ejército del Aire Ángel de las Heras Otero, tras estar destinado durante la Guerra Civil en el “Grupo Morato” como mecánico de los Fiat CR 32 “Chirri”, pasó al Grupo de Entrenamiento y Transporte de Estado Mayor y de allí, inicialmente en comisión de servicio, a la Escuadrilla de



Sondeos Meteorológicos volando como mecánico de vuelo desde 1943 hasta febrero de 1952, año en que fue disuelta

la Unidad y su personal trasladado en comisión de servicio al 31 Regimiento en la base aérea de Getafe. En junio de ese mismo año ingresó en la Compañía Iberia como mecánico de vuelo, en la que permaneció hasta su jubilación en 1976 (año en el que yo comenzaba el curso de vuelo inicial en la Beechcraft Mentor en la Academia General del Aire). En su actividad aeronáutica en Iberia llegó a realizar cerca de 25.000 horas de vuelo.

Con sus 100 años cumplidos el 2 de octubre de 2016, no es aventurado pensar que sea el último superviviente de los destinados en esa Unidad, contando civiles y militares. Esto me ha brindado la oportunidad única de poder obtener buena parte de la información que aquí recojo a través de su testimonio personal, tanto de las experiencias vividas en esa Escuadrilla, como de los recuerdos y anécdotas y sus protagonistas, compañeros a los que en su mayoría recuerda incluso con nombres y apellidos, gracias al envidiable estado general de salud física y mental del que aún goza. Él me ha ido acompañando en mi recorrido por la historia de esta singular Unidad con sus recuerdos y fotografías personales, algunas de las cuales ilustran este artículo, ayudándome a contrastar y, en su caso, ampliar la información que he ido recopilando. Es todo un privilegio haber podido disponer del testimonio directo de alguien tan cercano que “estuvo allí”.

Con esta modesta contribución pretendo dar a conocer aspectos de la breve, pero interesante historia de esta Escuadrilla y la leyenda que dio origen al calificativo de “Unidad muy especial” que se le atribuyó durante sus trece años de existencia.

Por último, quiero decir que sería presuntuoso por mi parte pretender con este artículo emular a historiadores, investigadores y analistas, exper-

tos conocedores de la abundante historia de la aviación militar, con la mera intención de escribir una “historia no contada”. No soy historiador ni investigador, pero con este humilde trabajo trato de rendir un pequeño homenaje a la Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos, que con todos los merecimientos forma parte de la historia de nuestra aviación militar y, por supuesto y con mucho orgullo, ese homenaje va dirigido también a mi padre, como he dicho, su “último superviviente”.

LOS ORÍGENES DE LA ESCUADRILLA DE SONDEOS

Si bien este trabajo está enfocado al periodo de existencia de la Escuadrilla de Sondeos en el seno del Ejérci-



*El coronel (CGEA-EOF-R) Miguel A. de las Heras Gozalo pertenece a la XXX Promoción de la Academia General del Aire y actualmente es el Director de la Biblioteca Central del Ejército del Aire (BCEA).

to del Aire, entre 1947 y 1952, no está de más remontarse unos años para conocer el embrión de esta unidad tan específica.

Las raíces primigenias de este servicio se encuentran en varias publicaciones que citan por primera vez la existencia de *un servicio meteorológico realizado por artefactos más pesados que el aire*, es decir, por aeronaves distintas a los globos meteorológicos. Así, en marzo de 1926, recién creado el Servicio Radioeléctrico que se organizó en Cuatro Vientos, comienzan los ensayos que el Observatorio Central Meteorológico lleva a cabo en aviones. Para este fin, en un caza Martinsyde F.4 "Buzzard" de origen británico, adquirido por España de los excedentes de la Gran Guerra y basado en Cuatro Vientos, que estaba capacitado para

ascender hasta 6.000 m., se instala un registrador a bordo para obtener datos de presión de altitud, temperatura y humedad relativa del aire a distintas alturas, los tres parámetros fundamentales para la confección de los mapas sinópticos del tiempo¹.

LA GUERRA CIVIL

Posteriormente, cuando en noviembre de 1936 se constituye oficialmente la Legión Cóndor germana para intervenir en la Guerra Civil española, fueron asignados a la misma tres Junkers W 34 Hi, alguno de los cuales fue destinado a prestar servicios meteorológicos, a cuyo fin llevaban instalados a bordo equipos de medición para los sondeos.

Sus tripulaciones las formaban un piloto y un meteorólogo y su emblema era una rana verde en un círculo blanco, pintado bajo la cabina de pilotaje, que también lució el Junkers 52 matriculado 22-80, probablemente utilizado posteriormente por la Legión Cóndor para prospecciones meteorológicas.

Su primera base de operaciones fue el aeródromo sevillano de Tablada, donde estos aviones realizaban servicios diarios de sondeos meteorológicos para elaborar las previsiones del tiempo en beneficio de los aviones de la Legión Cóndor. Se había formado el embrión de la futura Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos.

Tanto los pilotos como los técnicos meteorólogos alemanes eran personal civil militarizado y, como curiosidad, un aviador del servicio meteorológico co-

El sargento de las Heras, segundo por la izquierda sentado, con personal del "Grupo Morato". (Foto de A. de las Heras)



braba bastante más que un “Oberstleutnant” (teniente) actuando en el frente de guerra: 3.500 frente a 1.200 marcos.

Poco después de su llegada, dos de los aviones Junkers W 34, los matriculados 43-1 y 43-2, fueron asignados a la Stab./K.88. Al parecer, el tercer Junkers W 34, matriculado 43-3, fue utilizado por el general Gonzalo Queipo de Llano, Jefe del Ejército del Sur, como avión de transporte personal.

Debido a estos movimientos de aviones, fueron enviados a España otros tres Junkers W 34, el último el 7 de julio de 1937, tanto para cubrir bajas en la unidad meteorológica como para llevar a cabo labores de enlace y transporte².

Como dije al principio, este trabajo se enmarca entre 1936 y 1952, periodo en el que existió la Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos como tal, si bien su organización en el seno del Ejército del Aire no se produjo hasta 1947.

En efecto, el 14 de febrero de 1947 se cumplieron 69 años desde que por la O.M. nº 21145-340, de fecha 14 de febrero de 1947, de la 1ª Sección del Estado Mayor del entonces Ministerio del Aire, se organizase la Escuadrilla de Sondeos con el siguiente epígrafe:

Con objeto de servir a la Información Meteorológica, existen en la actualidad unos aviones y tripulaciones a disposición de nuestros Organismos de Protección de Vuelo. Parece conveniente dar por caducado el periodo accidental de estos servicios confirmándolos como indispensables y permanentes, dando estado oficial a los mismos y a la Unidad que los sirve, así como fijándole una dependencia lógica y una organiza-



Caza Martinsyde F.4. (Foto de Rafael Permu)

ción similar a la de las demás Unidades Aéreas.

Para lograrlo se organiza la Escuadrilla de Sondeos, que dependerá de este Estado Mayor y estará, para la prestación de sus servicios, a disposición de la Dirección General de Protección de Vuelo. Estará dotada del material He-111 especialmente acondicionado para esta misión.

La residencia habitual será el aeropuerto de Barajas. Dependerá administrativamente de la Mayoría de Alcalá de Henares.

Como se deduce del primer epígrafe de la O.M., el personal y material perteneciente a la Escuadrilla de Sondeos ya venía desarrollando su actividad en España desde mucho antes de que se organizase definitivamente como Unidad

del Ejército del Aire, en concreto desde 1939, coincidiendo con la finalización de nuestra guerra civil y el comienzo de la II Guerra Mundial.

Es de resaltar que durante la II Guerra Mundial, conflicto en el que España se declaró oficialmente “nación no beligerante” (que no neutral), la Unidad realizó sus vuelos en aviones alemanes operados por tripulaciones mixtas, procedentes de la Luftwaffe y del recién creado Ejército del Aire, hasta el final de la guerra en 1945, cuando lógicamente el personal alemán desapareció de la Unidad, prosiguiendo ésta su operación solo con personal del Ejército del Aire. Como se verá a lo largo de este trabajo, esta singular circunstancia fue uno de los factores, aunque no el único, que motivó la calificación de la Escua-

*Junkers W 34.
(Foto de Rafael Permu)*





Los Pedros n.º 1 y n.º 2, en la foto inferior, los primeros He 111 B llegados a España. (Foto Laureau y Nowarra)

drilla de Sondeos como "la Unidad más enigmática del Ejército del Aire".

EL MATERIAL AÉREO DE LA ESCUADRILLA. EL HEINKEL HE 111

El único avión que utilizó la Escuadrilla de Sondeos durante el mencionado periodo fue el bimotor alemán Heinkel He111 versiones J-1 y H; esta última se convertiría más tarde en la columna vertebral de los escuadrones de bombardeo de la Luftwaffe. Este avión fue diseñado por los hermanos Siegfried

y Walter Günter a principios de los años 1930. Fue descrito como un «lobo con piel de oveja», al hacerle pasar por un avión de transporte, cuando su propósito fue proporcionar un veloz bombardero medio a la Luftwaffe, violando así el tratado de Versalles.

El He 111 V-1, primer prototipo de este avión, voló por primera vez en Marienehe (Alemania) a principios de 1935. El He 111, como casi todos los aviones del inventario de la Luftwaffe, comenzó siendo un proyecto concebido como aeronave civil para vuelos comerciales de la Compañía Lufthansa, adaptándose más tarde como avión militar encuadra-

do en la Luftwaffe, aunque también se exportaría a países tan dispares como Turquía y Japón.

Durante la contienda civil española, la Legión Cóndor participó con un total de 60 He 111B y 39 He 111E, de los que 58 sobrevivieron a la guerra, y sirvieron en Zaragoza y Logroño hasta 1956 y 1958, respectivamente. A estos He 111 se les conocía coloquialmente como "Pedros", anagrama que llevaron pintado algunos de ellos en el morro, entre la cabina y el puesto del artillero de proa. Algo menos conocido fue el apodo "Pablo", otorgado al bombardero Dornier Do 17 (conocido como "Bacalao" en la contienda civil).

Poco antes de que finalizara la contienda civil española, o poco después (no tengo certeza sobre la fecha exacta), tres bimotores Heinkel He 111 J llegaron a España y se incorporaron, constituyendo su material de vuelo inicial, a la WetterflugStelle (WeflugSt), es decir, a la Escuadrilla de Observación Meteorológica que la Luftwaffe tenía en España, desplegada en el aeródromo de Barajas, pero con la apariencia de estar encuadrados en el "servicio meteorológico" de la Compañía Aérea Iberia, como veremos más adelante.

Años más tarde, en noviembre de 1944, serían adquiridos por el Ejército del Aire y asignados administrativamente a la Dirección General de Protección al Vuelo del Servicio Meteorológico Nacional, organismo plenamente civil, si bien dependiente del entonces del Ministerio del Aire, en teoría para dotar con aeronaves a una Escuadrilla dedicada a sondeos meteorológicos.





He 111 J-1 25-101 "Madrid". (Foto de la colección Juan Arráez Cerdá, cedida por José Luis González Serrano)

Los tres He 111 J-1 fueron bautizados con los nombres *Sevilla*, *Madrid* y *Barcelona*, y les fueron asignadas, respectivamente, las matrículas civiles: M-CABS, M-CABR y M-CABT; además, lucieron la bandera nacional en la punta de los planos y en el timón de dirección, en el que también iba pintada en un círculo negro la enseña de la Falange española, con el yugo y las flechas en color rojo.

Otra característica externa diferenciadora y exclusiva de estos aviones, respecto a los otros He 111 en servi-

cio, era la pintura negra que cubría el carenado de ambos motores y las bandas del mismo color pintadas desde éstos hasta el encastre de los planos. En la foto que aparece debajo se puede apreciar este esquema de pintura en el avión bautizado "Toledo", que fue uno de los tres He 111 H-5 que en 1943 complementaron a los tres He 111 J iniciales.

A pesar de que, como se puede apreciar en la fotografía de la página siguiente, el nombre de la Compañía Iberia figuró rotulado a la altura de la cabi-

na de vuelo, junto al del "Servicio Meteorológico", tanto en los He 111 J como en los He 111 H, éstos nunca formaron parte de su parque de material, lo que lleva a pensar que se trataba de una técnica más de "camuflaje" para hacerlos pasar por aviones civiles.

El He 111 J-1, aunque fue concebido como avión torpedero-bombardero³ a semejanza del Junkers Ju 88 y del Focke-Wulf Fw 200 C "Cóndor", en el momento de su entrega en 1939 su rol cambió al de bombardero medio con bombas convencionales (hasta 2.000 kg en la bodega interna con 8 bombas de 250 kg o 2 bombas 2.500 kg en sendos soportes externos). Su cometido secundario en la Escuadrilla fue el de entrenamiento de tripulaciones, tanto para la obtención de la calificación "C-2" (vuelo instrumental), como para los vuelos propiamente de sondeos, actividad ésta que pasó a ser desarrollada por el más moderno He-111 H, por estar mejor capacitado para este tipo de misión.

De la versión He 111 E-1, parecida a la "J-1" que tuvo la Escuadrilla de Sondeos, se conserva un único ejemplar en el mundo, que fue fabricado en Leipzig en 1936 y trasladado a España en 1938. Se encuentra desde 1967 en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire en Cuatro Vientos, procedente de la antigua Escuela de Aprendices de Agoncillo (Logroño). La Luftwaffe se ha interesado por este ejemplar único a través de contactos



El sargento de las Heras junto al He 111 H "Toledo". (Foto de Ángel de las Heras)

con el Ejército del Aire para la cesión a su museo, que afortunadamente nunca prosperaron.

Como curiosidad, el primer avión He 111 que “pisó” España fue el segundo prototipo de esta aeronave, el He 111 V-2 D-ALIX, bautizado *Rostock*, que el 6 de febrero de 1936 aterrizó en el aeródromo de Tablada (Sevilla). Esta aeronave, junto con el cuarto prototipo He 111 V-4 *Dresden* y otros dos He 111 C, componían la escuadrilla “Stafel z.b.V beim R.L.M.” (Ministerio del Aire del Reich) de reconocimiento aéreo sobre territorio extranjero, actividad realizada bajo la apariencia de vuelos civiles de transporte de correo y con 10 asientos para pasajeros.

El hecho de que los He 111 J carecieran de armamento y ostentasen marcas civiles, les dotaba de un “excelente camuflaje” para pasar desapercibidos y así evitar ser atacados por aviones enemigos, aunque aquí hay que decir que el moderno diseño elipsoidal de los planos y la estilizada línea de su fuselaje hacían de este bombardero uno de los aviones más rápidos del momento (267 Mph de velocidad máxima y un techo de 23.000 Ft), por lo que en la contienda civil española los He 111 B y E del “Kampfgruppe 88 (K/88)” eran más rápidos que los cazas del bando republicano, y eso a pesar de la escasa potencia de sus dos plantas motrices Daimler-Benz DB 601, por lo que podían prescindir de escolta de cazas en sus misiones de bombardeo desde las bases de León y Logroño.

Esta superioridad hizo que al avión solo se le dotara de una defensa de tres ametralladoras MG 15 / 81 de 7,92 mm situadas en el morro, dorso y parte ventral, algunas reemplazadas o complementadas por una MG 131 de 13 mm (en posiciones dorsal y/o ventral hacia atrás) o un cañón automático MG FF de 20 mm (en el morro o en posición ventral hacia adelante). Este error lo pagaron los alemanes con grandes pérdidas de He 111 en la Batalla de Inglaterra, al ser presa fácil de los cazas aliados que ya eran mucho más veloces y maniobreros que los cazas republicanos en la contienda civil.



Cabina del He 111 H-5 “Toledo”. Posiblemente ésta sea la mejor fotografía en la que se puede observar el anagrama de Iberia junto al del Servicio Meteorológico. (Foto de Angel de las Heras)

Existieron dos versiones meteorológicas de He 111 que operaron en España, cuya diferencia estructural más notable entre ambas era la disposición de la cabina de pilotaje. Mientras que en el modelo He 111 J ésta se situaba en un plano elevado con respecto al del habitáculo del bombardero-ametrallador situado en el morro del avión, en el modelo He 111 H ambos habitáculos estaban integrados en el contorno del fuselaje, en una cabina oval tipo “invernadero”, completamente acristalada y de forma asimétrica, para favorecer la aerodinámica del avión y la visión al piloto, ya que desplazaba a la derecha de su campo de visión al ametrallador de morro, aunque en situaciones con el sol en cola esta estructura podía producir el efecto “espejo” en las superficies acristaladas, lo que perturbaba bastante la visión del piloto.

Otra curiosidad era que el modelo He 111 H disponía de una única columna de control de mandos de vuelo, situada en posición central, que mediante un giro en su plano vertical podía pivotar hacia uno u otro asiento de la cabina (el mecánico de vuelo ocupaba el de la de-

recha), posibilitando así su utilización por un segundo tripulante en caso necesario.

Es interesante apuntar que por la época algunos mecánicos de vuelo militares tenían el título de piloto privado, ya que las compañías aéreas civiles se lo exigían para ingresar, pues también tenían configurada la tripulación de vuelo para un solo piloto, por lo que el mecánico con esa titulación podía descargar de actividad a aquél en vuelos largos o en caso necesario. Por otra parte, era práctica habitual en la aviación militar que el mecánico hiciese el rodaje de los aviones por la pista hacia el lugar para prueba de motores.

En este sentido es notoria la historia del brigada Carlos Liedo Rapado, primer mecánico de vuelo que se “auto reconvirtió” en piloto por unas horas a bordo de un Junkers Ju 52 del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, que se encontraba estacionado en Málaga. Era el 25 de noviembre de 1955 cuando, tras unos días de lluvias intensas y temiendo que un fuerte temporal en Málaga dañase el avión (los pilotos ya habían regresado a Madrid por tren), el brigada mecánico Carlos Liedo Rapado, auxiliado por el Cabo 1º Radio Dionisio Sánchez de la Nieta, decidieron despegar rumbo a Getafe en lo que puede considerarse un vuelo para la historia, al haber aterrizado allí sin novedad tras dos horas y quince minutos de vuelo y con la observación en el parte de vuelo de: “sin piloto”⁴.

La “aventura” terminó con un arresto ejemplar para los dos militares, pero al

Matrículas y nombres de los seis He 111 de la Escuadrilla

VERSIÓN	MATRÍCULA CIVIL	MATRÍCULA MILITAR (HASTA 1945)	MATRÍCULA MILITAR (DESDE 1945)	INDICATIVO	NOMBRE
He 111 J-1	M-CABS	25-100	MB.2-100	92-1	Sevilla
He 111 J-1	M-CABR	25-101	MB.2-101	92-2	Madrid
He 111 J-1	M-CABT	25-102	MB.2-102	92-3	Barcelona
He 111 H-5	---	25-103	MB.2-103	92-4	(?)
He 111 H-5	---	25-104	MB.2-104	92-5	(?)
He 111 H-6	---	25-104	MB.2-105	92-6	San Sebastián



El sargento de las Heras sentado sobre el motor derecho del He 111 "Toledo", un Junkers "Jumo" 211 F, de 12 cilindros en "V" invertida (1300 CV) y pintado de negro. Obsérvese, bajo la ventanilla abierta de la cabina, parte del anagrama de "Iberia". (Foto de Ángel de las Heras)

cabo del tiempo, su valor y el alto riesgo que asumieron para poner a salvo la aeronave fueron reconocidos, entregándose al "piloto circunstancial" la medalla del mérito aeronáutico.

Como anécdota relacionada con la anterior, el capitán Lázaro Benítez, jefe de la Escuadrilla de Sondeos cuando ésta ya estaba en la etapa final de su existencia, apreciando las cualidades de pilotaje observadas en mi padre durante los vuelos en los que le pasaba los mandos del Heinkel 111 para descansar, le comentó un día en el aparcamiento de aviones: *Ángel, hoy vas a salir solo. Hazte el vuelo mientras yo me quedo en la oficina haciendo cosas. No te preocupes por nada, estás suelto en el avión.* A mi padre aquella proposición le pilló de sorpresa y le dijo al capitán que una cosa era pilotar el Heinkel en vuelo "recto y nivelado" y otra era efectuar la toma y el despegue, nunca antes practicados con ese avión. Finalmente decidió no salir, lo que fue una lástima porque podría haberle arrebatado al brigada Liedo la primicia de su singular hazaña.

VICISITUDES DE LA DOTACIÓN DE He 111 DE LA ESCUADRILLA

Debido al creciente interés de la Luftwaffe por las misiones que realizaba la Escuadrilla de Sondeos, de cuyos resultados se beneficiaba, el 29 de diciembre de 1943 fueron incorporados a la Unidad tres aviones de la versión más moderna de este aparato: el Heinkel He 111 H, donados por el Ministerio del Aire alemán al Gobierno de Franco, quedando la dotación de la Unidad constituida por seis ejemplares, tres He 111 J, equipados con motores Daimler-Benz 600, que limitaban el ascenso a unos 3.000 - 4.000 m, y los tres nuevos He 111 H, equipados con motores Junkers-Jumo 211, de mayor potencia, que le permitían ascender más rápido y hasta los 6.000 m. de altura. Pero como se verá más adelante, este "regalo" no fue del todo desinteresado.

Fue precisamente en 1943 cuando mi padre pasó destinado en comisión de servicio a la Escuadrilla de Sondeos procedente del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, tam-

bién basado en Barajas, cuando aquélla aún no estaba organizada como Unidad permanente. El citado Grupo cumplía sus funciones de entrenamiento y de transporte y enlace, para lo que contaba con diversos y muy variados modelos de aeronaves, desde pequeñas avionetas de tipo civil hasta aviones de medio y gran tamaño⁵.

De las dos versiones citadas de He 111, solo la H-5 fue la utilizada para las misiones de sondeos meteorológicos durante su destino en la Unidad, por sus mejores prestaciones y posibilidad de operar a cota más alta, en detrimento de la versión J-1, que quedó relegada para el entrenamiento de las tripulaciones en las misiones de sondeo y como transporte de pasajeros. Normalmente la Escuadrilla operaba con dos de los tres He 111 H-5, mientras que el tercero se encontraba pasando su revisión de mantenimiento fuera de España.

El destacamento alemán para las misiones de sondeos meteorológicos lo formaban dos pilotos, dos mecánicos, dos radiogoniometristas, un mecánico en tierra, encargado del abastecimiento

(repuesto) y el oficial jefe de meteorología, con su equipo de meteorólogos y auxiliares. Aparte de los anteriores, había también otros pilotos y tripulantes alemanes operando los He 111 J, que estaban dedicados al entrenamiento en el avión y en la propia misión de sondeos entre 1939 y 1945, que siempre realizaron tripulaciones mixtas hispano-alemanas.

Las revisiones estaban programadas para ser realizadas tras un mes de vuelo, y según he podido consultar, se pasaban en Alemania, tras hacer una primera escala en Burdeos-Merignac, donde se le cambiaban las marcas de identificación españolas y se le ponían las de la Luftwaffe, y una última escala en Frankfurt, que tras una hora y media de vuelo llegaba al establecimiento Schkeudtitz, situado cerca de Leipzig, donde pasaba la revisión. El tiempo empleado en estas tareas de mantenimiento era de unos quince días, siendo operados en los traslados de ida y vuelta por tripulaciones íntegramente alemanas: pilotos, mecánicos de vuelo y radiogoniometristas (equivalente a radionavegantes).

A su regreso a España, el avión revisado se dirigía a la base aérea de Alcalá de Henares, donde le eran cambiados los símbolos y las marcas identificativas de la Luftwaffe por los españoles, antes de su traslado definitivo al aeropuerto de Barajas. Tras la retirada de los alemanes de la unidad al finalizar la II Guerra Mundial, la compañía Iberia fue la encargada de pasar las revisiones de los Heinkel He 111 de la Escuadrilla en Barajas hasta su disolución en 1952.

Comenta mi padre, con cierto aire de misterio, que la salida para cada revisión estaba rodeada de gran discreción, trasladando los alemanes en la noche anterior a su marcha el avión al interior de un hangar donde personal exclusivamente alemán realizaba las tareas de preparación del avión para el viaje, sin que interviniese personal español alguno en esta operación. Aunque, como dije antes, estos vuelos hacia Alemania eran efectuados por tripulaciones exclusivamente alemanas, cabe preguntarse el motivo por el que los alemanes introdujesen la aeronave en un hangar, fuera de la vista del resto del personal español. Me pregunto si, aprovechando los trayectos hacia Alemania, no le colocarían al avión o llevarían a bordo cámaras para obtener información fotográfica para los servicios de inteligencia del III Reich.

A pesar de que para ir a sus revisiones los He 111 sobrevolaban territorio

francés, con la amenaza que suponía la resistencia y las patrullas de cazas aliados procedentes de Inglaterra, nunca sufrieron el menor ataque ni incidentes de importancia en sus trayectos de ida y vuelta a Madrid.

LOS ACCIDENTES DE LA ESCUADRILLA DE SONDEOS

Se produjeron un total de cuatro accidentes durante la existencia de la Escuadrilla. El primero y más notorio, por sus consecuencias fatales, fue el ocurrido el 7 de febrero de 1945 en Barajas, cuando uno de los nuevos He 111 H-5 (el 25-103) se salió de la pista,



Ángel de las Heras junto al único ejemplar existente en el mundo del He 111 E-1 expuesto en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire en Cuatro Vientos. (Foto de Miguel A. de las Heras)

que era ya de cemento, tras el aterrizaje. El avión accidentado quedó muy dañado, pero se recuperó para el servicio.

Mi padre cuenta que ese día había una densa niebla en Barajas que desaconsejaba la toma de tierra. Por ello, el otro He 111, en el que él se encontraba volando en esos momentos, se desvió hacia Manises, donde tras el aterrizaje recibieron la noticia del accidente en Barajas. La tripulación la formaban: el piloto, teniente Juan Angel Casteleiro Naveira; el mecánico de vuelo alemán antes citado, sargento Ernst Chlebowsky, y los también alemanes, el radiotelegrafista Hans Neumann y el meteorólogo Ewald Schieth.

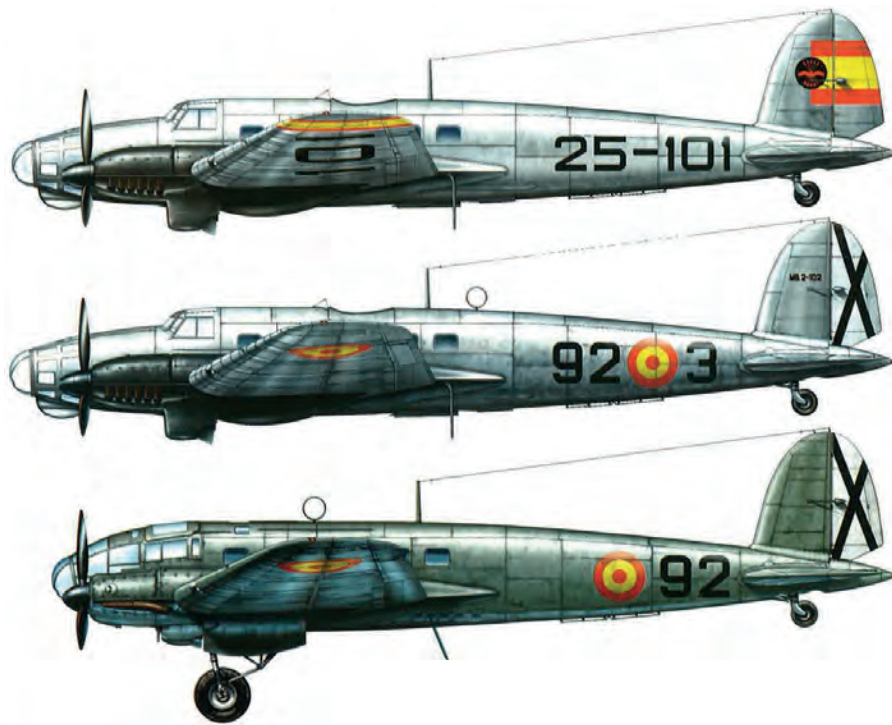
La mala fortuna quiso que con el fuerte impacto el equipo de comunicaciones

saltase de su anclaje y golpease al radio Hans Neumann, de 29 años y natural de Berlín, causándole la muerte instantánea. Neumann fue enterrado al día siguiente en el cementerio de guerra alemán de Cuacos de Yuste (Cáceres). Por su parte, el teniente Casteleiro resultó herido con fracturas en los brazos y los restantes tripulantes también sufrieron daños de diversa consideración. El teniente Casteleiro fue exonerado de cualquier responsabilidad criminal.

El segundo accidente ocurrió el 12 de febrero de 1946, igualmente en Barajas y pilotando también el He 111 92-4 (MB.2-104) el ya comandante Casteleiro. El resto de la tripulación la componían el meteorólogo, comandante habili-

tado José A. Barasoain Odáriz, el ya mencionado meteorólogo alemán Ewald Schieth y el radiotelegrafista, sargento Miguel Antequera Galán. A 300 m. de altura, el motor izquierdo comenzó a trepidar, parándose inmediatamente. El piloto entonces se dirigió hacia Barajas para aterrizar por emergencia, pero debido a la parada del motor la bomba hidráulica no funcionó y el tren de aterrizaje no salió, por lo que el avión aterrizó sobre la panza, sin sufrir daños importantes, y fue recuperado al poco tiempo.

El tercer accidente sucedió poco después en Manises (Valencia), el 29 de abril de 1946, con uno de los últimos He 111 H-5 que se habían incorporado a la Unidad, pilotado por el capitán Ma-



Perfiles de los dos modelos de He 111 que operaron en la Escuadrilla de Sondeos. Los dos superiores del modelo "J" y el tercero del modelo "H". Obsérvese el esquema de pintura "civil" del primero, combinando la matrícula militar con las enseñas nacionales y el escudo de la Falange. El 25 era el número de tipo asignado al modelo He 111 durante la guerra civil y hasta 1945, cuando se asignó a la Unidad el numeral 92. En la figura del centro se observa en el fuselaje del He 111 J el número 92-3, figurando en la cola la matrícula: MB.2-102, ("M" por meteorológico; "B" por bombardero y 102 era el número del He 111 "Barcelona"). Ésta fue la designación oficial, a partir de noviembre de 1945, en virtud de la instrucción N° 1 del E.M. Obsérvese que la situación del numeral 92 dibujado en el gráfico inferior, del He 111 H, es errónea, pues éste iba delante de la escarapela nacional. Gráficos pertenecientes al artículo "Una Unidad muy especial: la Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos", de Juan Arráez Cerdá y José Miguel Sales Lluch. (Revista española de Historia Militar n.º 3, mayo-junio 2000)

nuel del Carre Pérez. Se produjo durante el rodaje mientras el avión se dirigía desde el aparcamiento militar hacia la pista de despegue. Al entrar el avión en una zona de tierra blanda por las lluvias, el tren principal comenzó a hundirse en el lodazal, por lo que el piloto intentó salir aplicando potencia a los motores, con el resultado de que el avión se levantó de cola clavándose en el suelo sobre el morro, posición en la que quedó, resultando las palas de las hélices dañadas. El piloto sufrió fracturas en las piernas, a consecuencia de las cuales acusó una visible cojera de forma permanente; en cuanto al avión, fue reparado y continuó operando en el Ejército del Aire.

Del cuarto y último accidente, ocurrido también en Barajas el 4 de abril de 1950, he podido conocer en detalle la secuencia del mismo gracias a la información pormenorizada que me ha facilitado mi padre. El piloto era el capitán Victoriano Carcedo González, a quien acompañaba el capitán Juan A. Lázaro Benítez, volando a bordo del avión He 111 H-5 (92-2) "Madrid". Mi padre recuerda meridianamente que el propio Manuel del Carre, a la sazón comandante y Jefe de la Escuadrilla, fue quien

personalmente le dio la noticia sobre el accidente, por lo que discrepa rotundamente de la información que recoge alguna publicación⁶ de que el accidente

descrito en el párrafo anterior como tercero fue el último que sufrió la Unidad.

Este accidente tuvo su origen en la fase final de aproximación al aeropuerto de Barajas, cuando el tren de aterrizaje no bajó al accionar la palanca. El He 111 H tenía un sistema asociado a la palanca del tren de aterrizaje que consistía en un sensor de velocidad que enviaba una señal al mecanismo de accionamiento del tren si se llegaba a rebasar el límite de máxima velocidad permitida con el tren extendido. Cuando esto ocurría, el sistema actuaba cortando el flujo de líquido hidráulico que accionaba el tren, y por tanto, impidiendo su bajada.

En algún momento del descenso, o ya en "corta final" hacia la pista de Barajas, el avión debió sobrepasar ese límite de velocidad, lo que impidió la salida del tren o interrumpió el tránsito del tren hacia la posición de "bajo y bloqueado" a la mitad de su recorrido⁷, dejándolo en la posición de "semi-extendido", sin que la tripulación lo advirtiese (aunque el avión disponía de las tres clásicas "luces verdes" del tren). Cuando el avión entró en contacto con el suelo se desplomó sobre su panza y quedó inmovilizado en la pista. Como consecuencia hubo dos heridos: el piloto y el mecánico de vuelo. El avión resultó con daños estructurales por el 45% de su valor total, según el informe técnico del comandante de ingenieros Alfredo Kinkelán Núñez del Pino. No obstante, fue enviado a Agoncillo (Logroño), donde fue reparado y recuperado para conti-

Grupo de civiles alemanes que, posiblemente, habían llegado desde Alemania a bordo del M-CABR "Madrid". (Foto de la colección de Juan Arráez Cerdá, cedida por José Luis González Serrano)



nuar operando en el 14 Grupo de FF.AA. de Zaragoza hasta junio de 1955.

Este accidente tuvo unas consecuencias muy negativas para la operación de las aeronaves militares desplegadas en Barajas, pues ante el malestar manifestado por las autoridades civiles aeroportuarias por el tiempo que permaneció inoperativa la pista de Barajas con el consabido impacto en el tráfico aéreo comercial, el Estado Mayor decidió el traslado inmediato del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor a la base aérea de Getafe, permaneciendo solo los He 111 en Barajas, donde como se ha dicho Iberia les hacía las revisiones rutinarias⁸.

Solo un año más tarde, concretamente en febrero de 1952, la Escuadrilla de Sondeos se disolvería tras cinco años de su organización como Unidad del Ejército del Aire y trece desde el inicio de la actividad de sondeos meteorológicos a bordo de los He 111. Sus aviones, una vez reconvertidos a bombarderos, pasaron a integrarse en otras unidades del Ejército del Aire dotadas con este material, basadas en Zaragoza y Logroño, que se mantuvo operativo hasta 1956 y 1958, respectivamente⁹.

LOS "VUELOS ESPECIALES"

Como se establece en la O.M. de organización de la Escuadrilla de Sondeos, la misión para la que teóricamente fueron entregados al Ejército el



Vista interior de la cabina de vuelo del He 111 H. Se observa la columna de mandos de vuelo con el brazo basculante desplazado a la izquierda, en posición para el piloto. Al fondo, la cúpula acristalada con la "icaria" o punto de anclaje donde iba situada una ametralladora MG 15 de 7,92 mm del artillero de proa en la versión de bombardero. (Foto de Ángel de las Heras)

Aire los Heinkel He 111 era la de llevar a cabo labores de apoyo al Servicio de Información Meteorológica a través de vuelos prospectivos, para el registro y transmisión de los parámetros meteorológicos necesarios para la seguridad de la navegación aérea.

Según informaciones recogidas en algunas publicaciones y otras que eran de dominio público, estos aviones estaban dotados de unos excelentes equipos de comunicaciones para la época, y además disponían de cámaras fotográficas con las que recogían y reportaban a los servicios de inteligencia alemanes una valiosa información de carácter "estratégico", lo que evidentemente no tenía ninguna relación con el cometido asignado a la Escuadrilla.

Podría ser comprensible en aquellas circunstancias que aparte de la instrumentación propia para la recogida de datos meteorológicos, estos aviones llevasen cámaras de gran resolución que les permitiesen obtener información detallada del área que sobrevolaban. Al ser España nación no beligerante, algunos vuelos de observación meteorológica se realizaban en zonas exteriores a la península (por ejemplo, los mencionados vuelos para la revisión de los aviones en Alemania). Puede ser que los "técnicos" alemanes obtuviesen información visual y gráfica que luego enviaban a Alemania por valija diplomática, aunque esta práctica nunca fue oficial.

Los resultados de las observaciones se comunicaban a los países que lo so-

licitaban, por ser muy útiles para sus operaciones, incluidas las de salvamento (estas últimas incluso con la colaboración de España).

Este aspecto contribuyó en gran medida a endosar a la Escuadrilla el consabido calificativo de "unidad especial", entre otros, por dos motivos: de una parte, la relativa impunidad de la que gozaban sus aviones bajo la apariencia de aeronaves civiles, utilizadas para los sondeos meteorológicos, facilitándoles las misiones de reconocimiento aéreo con bajo riesgo, y por otra, la peculiaridad de su operación por tripulaciones mixtas en cada misión de vuelo hasta que finalizó la II Guerra Mundial.

Al frente de los servicios meteorológicos de Barajas se encontraba un meteorólogo alemán, que según recuerda mi padre era una persona brillante en todos los sentidos, un gran profesional con una capacidad intelectual y de trabajo fuera de lo común, como lo demuestra el hecho de que en tan solo unos meses fuese capaz de aprender el español. Asimismo, contaba con un equipo de meteorólogos alemanes que no le iba a la zaga. Por tanto, no es de extrañar que finalizada la II Guerra Mundial estas cualidades les sirvieran como salvoconducto para no ser tratados como prisioneros de guerra, sino que fueron trasladados a los EE.UU. para continuar ejerciendo allí su trabajo, a semejanza de lo que ocurrió con numerosos sabios y científicos alemanes tras el final de la contienda.

En cuanto al grupo de meteorólogos y auxiliares de meteorología españoles,





algunos de ellos eran enviados a Berlín para efectuar cursos de un mes y medio de duración.

Todos estos factores no dejaban duda de que existía una estrecha relación entre esta Escuadrilla y la Luftwaffe, que sobre el papel la consideraba una más de las unidades de servicio meteorológico que el Ministerio del Aire alemán tenía diseminadas por Europa.

Sirva para constatar esto el hecho de que en los archivos de la ciudad alemana de Koblenza se conservan documentos de la Luftwaffe dentro del listado "WetterFlugStelle" (unidades aéreas meteorológicas de la Luftwaffe) repartidas por la Europa ocupada por el III Reich, en los que aparece la "Wetter-

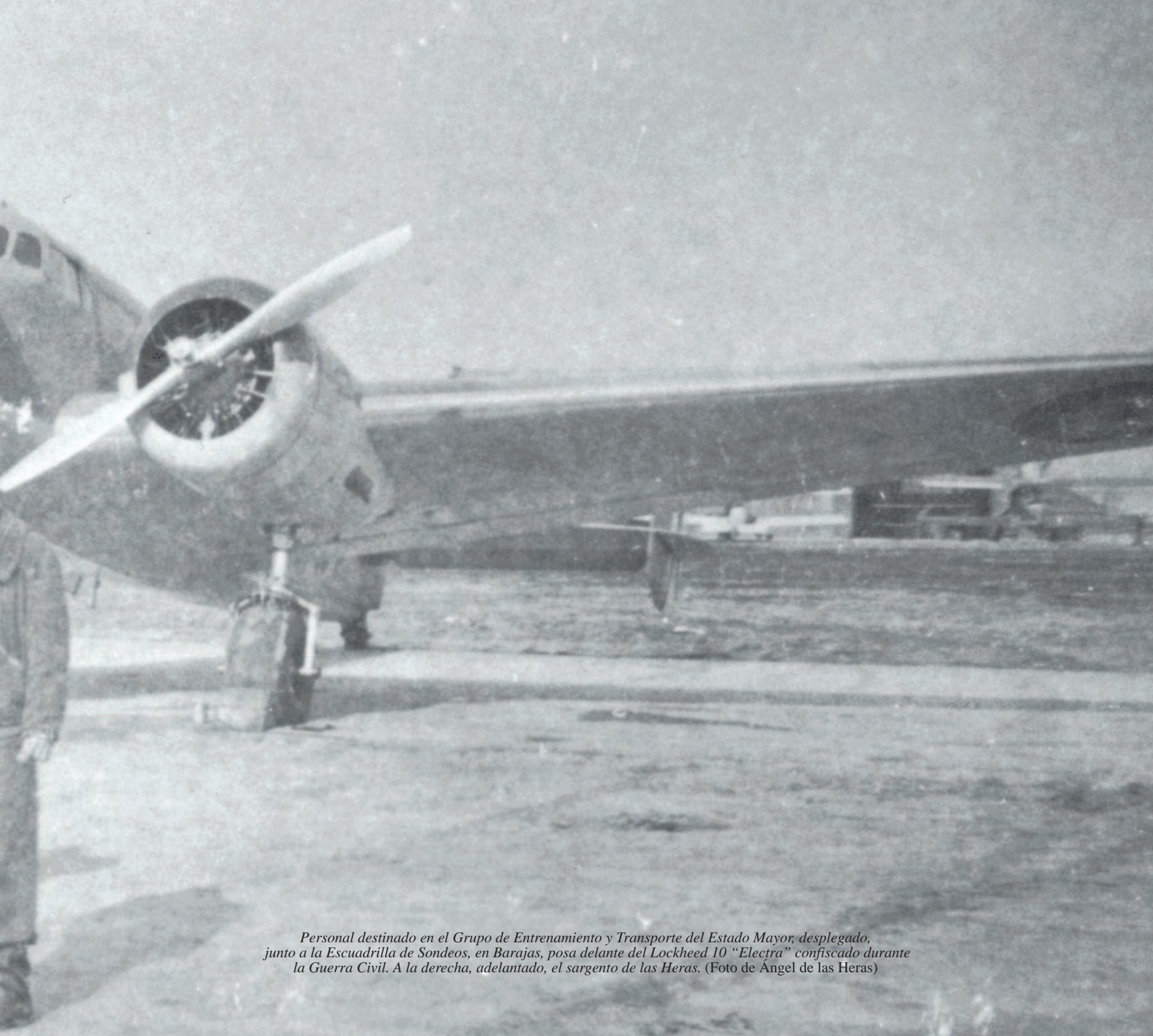
FlugStelle Madrid", que no era otra que la oficina de servicio meteorológico de Barajas, que proporcionaba la información recogida por la Escuadrilla de Sondeos de la Dirección General de Protección de Vuelo.

Teniendo en cuenta esta circunstancia, no resulta extraño que en noviembre de 1941 el Agregado militar estadounidense en Madrid se interesase por el estado, métodos y medios utilizados por el Servicio Meteorológico Nacional en la predicción del tiempo. Parece ser que solo recibió respuestas ambiguas en un intento de alejar cualquier sospecha sobre la obtención de información ajena a la meteorología.

A su vez, los ingleses protestaron por

vía diplomática, acusando a la Unidad de estar al servicio del espionaje alemán, lo que fue negado por el Ministro español de Asuntos Exteriores, alegando que la colaboración del personal alemán era puramente técnica.

A pesar de lo anterior, no deja de ser extraño que sobre este asunto mi padre se muestre muy escéptico y que, cuando le pregunto sobre esa "otra" actividad, afirme rotundamente no ser consciente de que en los vuelos en los que participó, y fueron muchos (voló unas 500 horas en la Unidad), se tomaran fotografías o se filmasen películas de objetivos de superficie terrestre o naval, ni tan siquiera recuerda haber oído nada al respecto a los compañeros de la



Personal destinado en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, desplegado, junto a la Escuadrilla de Sondeos, en Barajas, posa delante del Lockheed 10 "Electra" confiscado durante la Guerra Civil. A la derecha, adelantado, el sargento de las Heras. (Foto de Ángel de las Heras)

Unidad en sus charlas habituales; tan solo recuerda la mera recogida de los datos meteorológicos y su entrega a los servicios de meteorología tras el aterrizaje. Tampoco observó, en las inspecciones prevuelo rutinarias de las que era responsable, que se llevasen cámaras a bordo ni instaladas en parte alguna de la estructura del avión, ni recuerda que se hubiesen modificado las rutas de vuelo planeadas, que eran siempre fijas siguiendo un patrón de vuelo, normalmente sobre la vertical o inmediaciones de Barajas, para desviarse fuera del área acostumbrada para la recogida de datos "meteo".

El hecho de que mi padre no tenga constancia alguna de este aspecto tan

notorio y significativo, habiendo estado destinado en la Unidad durante ocho años, me produce cuanto menos una duda razonable sobre el fundamento de los rumores que circulaban entonces y aún hoy en día se mantienen¹⁰, tales como que se aprovechaban los vuelos de sondeos para aproximarse a baja altura a Gibraltar y obtener fotografías y observaciones visuales del despliegue naval aliado en el Peñón, para informar de ello a los servicios de inteligencia alemanes, lo que infringiría la condición de nación no beligerante de España en la contienda mundial.

Para poder explicar esta discrepancia entre lo que se comenta de la Unidad y lo que vivió mi padre como componente

de la misma, se me ocurre pensar que la razón puede estar en que estas "misiones especiales" se realizasen principalmente en la fase inicial de existencia de la Unidad entre 1939 y 1943, cuando aún no estaba destinado mi padre, aprovechando los vuelos de entrenamiento y de traslado de personal a bordo de los He 111 J, y que estos aviones estuviesen operados exclusivamente por tripulaciones alemanas, quedando por ello al margen el personal español de la Unidad, lo que por otra parte tendría sentido, dada la naturaleza de esas misiones.

Dejo en el aire, nunca mejor dicho, esta cuestión, por no disponer de datos fehacientes que prueben la veracidad o

no de estos hechos, permitiendo así que el halo de misterio y leyenda en torno a esta Unidad continúe aún vigente.

LOS VUELOS DE “RECONOCIMIENTO”

Siendo el tema central de este trabajo el de los sondeos meteorológicos, quedaría incompleto sin dar al menos una somera explicación de en qué consistía la principal actividad de la Escuadrilla de Sondeos, es decir, la dinámica de obtención, por medio de aviones, de los datos meteorológicos utilizados para confeccionar los mapas sinópticos, verdaderas “calas” de la atmósfera.

El libro del Servicio Meteorológico Nacional “Nociones de Navegación Aérea Meteorológica”, publicado por la Dirección General de Protección de Vuelo del Ministerio del Aire en 1950, en su capítulo VI, “Métodos modernos de observaciones meteorológicas”, describe en detalle los vuelos de “reconocimiento aerológico”, que en cierto modo podrían sustentar la leyenda comentada en el punto anterior de las otras “misiones de reconocimiento”.

En efecto, según comenta el libro, la utilización de los sondeos aerológicos en avión tuvo su auge durante la II Guerra Mundial (1939-1945), no solo para paliar la carencia de datos en los mapas sinópticos, sino, también, para reconocer sobre territorio enemigo las condiciones reales “meteo” para ataques aéreos. A estos vuelos se les llamó de “reconocimiento para el combate”. Fue tan grande su impacto que tras la guerra quedaron como medios auxiliares para la previsión meteorológica en forma de “vuelos de reconocimiento meteorológico”, que normalmente se realizaban sobre el Atlántico y el Mediterráneo de forma rutinaria, y con carácter especial sobre el Polo Norte.

Se considera que para que un avión sea apto para sondeos debe tener una buena velocidad ascensional, techo práctico por encima de los 9.000 m. y no tener una gran velocidad horizontal. Además, debe estar equipado con todos los elementos necesarios para el vuelo instrumental, pues los sondeos deben realizarse a horas fijas, normalmente de noche y en cualquier estado atmosférico, para que los resultados estén disponibles a las 0600 GMT. Esta es la teoría. De haber existido entonces estos requisitos, las *performances* de vuelo de los He 111 les habrían dejado muy limitados para acometer este tipo de misión.

Los sondeos aerológicos¹¹, se refieren al método empleado por los servicios meteorológicos de todo el mundo para la formación de mapas sinópticos del tiempo, la representación de los cortes verticales de la atmósfera, las predicciones aeronáuticas y para todo lo que sea investigación termodinámica de la capa atmosférica que cubre a la Tierra hasta una altura de 30–35 Km., utilizando para ello aparatos de medida apropiados, que son elevados a la atmósfera por diferentes procedimientos¹².

Esta actividad comienza a finales del siglo XIX y principios del XX con los globos tripulados, cuya marca mundial de altura la ostentan los globos rusos tipo “Syrius”, con 22.000 m., en los que se empleaba como instrumento de registro de datos atmosféricos el “meteorógrafo”, aparato indicador y registrador de las tres variables meteorológicas: presión, temperatura y humedad.

Al principio, el meteorógrafo se transportaba colgado de un globo de hidrógeno, con el grave inconveniente de tener que esperar a que el globo descendiese hasta el suelo, localizarlo y obtener los datos con el consabido retraso, a veces de un mes o más, lo que hacía inservible la información para los servicios de protección del vuelo.

También se usaron globos cautivos, pero muy limitados en su cota de altura por el peso del cable de retención, que no podía ser muy grande, para no tener que aumentar excesivamente el tamaño del globo, al objeto de conseguir una mayor fuerza ascensional que contrarrestase ese peso.

Posteriormente se idearon métodos más rápidos de obtención de resultados a través de cometas-sonda sujetas a un cable de gran longitud, pero aun así la altura quedaba limitada a un máximo de 5-6 Km, por lo que tampoco servía para la navegación aérea.

Luego se pasó al sondeo con avión, operando a alturas que normalmente oscilaban entre 5 y 8 Km. Tiene este método la inmensa ventaja de permitir el examen directo de la visibilidad a diferentes alturas y en distintas direcciones, y el de las diferentes capas de nubes que se pueda encontrar la aeronave en su ascensión.

Asimismo, la rapidez en el cálculo es muy grande, ya que una vez que el avión llegaba a su máxima cota, podía desmontarse el meteorógrafo y comenzar el cálculo de los valores que había medido. Nada más finalizar el cálculo, se cifraba un mensaje que era transmitido por la radio del avión a la oficina de meteorología. Esto hacía de los aviones un perfecto complemento de las esta-



ciones de información meteorológica y comunicaciones alemanas instaladas en España¹³. Hay que decir que los He-111 de la Escuadrilla de Sondeos no solían llevar meteorólogo a bordo, por lo que los datos nunca se transmitían en vuelo. Tras el aterrizaje, el meteorógrafo con los datos registrados se desmontaba y entregaba al meteorólogo para su análisis y transmisión a los diferentes usuarios.

Existían dos tipos de vuelos de sondeos: los “sondeos verticales”, que consistían en volar sobre la vertical del campo de salida, describiendo círculos de 15 a 20 Km de diámetro como máxi-

El sargento de las Heras junto al avión He 111 H-5 "Toledo".
(Foto de Ángel de las Heras)



mo, para que los datos registrados a diferentes alturas pudieran ser homologables y los "sondeos horizontales", hechos a alturas convenientes y fijas y con un recorrido conocido e igualmente fijo. En este caso se describían triángulos de 1.500 o 2.000 Km de lado, o se efectuaban trayectos rectos de igual longitud, realizando sondeos verticales en puntos fijos del itinerario. Estos sondeos permitían tener una idea bastante exacta del corte vertical y horizontal de los frentes meteorológicos atravesados y de las masas de aire recorridas.

Con la "radio-sonda" se consiguió que la transmisión de los datos que re-

cogía el meteorógrafo se fueran enviando a tierra de forma automática según se iban registrando. Se puede decir que este instrumento, junto con el sondeo que se realizaba en el avión, eran los dos únicos procedimientos que se utilizaban a gran escala en Barajas, donde se instaló una estación de radiosondas similar a la que ya existía en Santa Eugenia (ría de Villagarcía de Arosa), que efectuaba un lanzamiento diario y colaboraba con las estaciones extranjeras en la red internacional de radio-sondeos.

Toda esta tecnología ha quedado ampliamente superada por la utilización de los modernos satélites artificiales dedicados a la meteorología, tales como el español "METEOSAT", cuyos envíos de datos hacen cada vez más exactas y fiables las previsiones del tiempo, a pesar del dicho: *la meteorología no es una ciencia exacta*.

En la familia de los aviones de sondeos meteorológicos actuales se encuentran los dedicados al estudio de los huracanes y tornados, dotados de los más modernos sistemas de navegación y registro de múltiples datos, que logran introduciéndose en el "ojo del huracán", desafiando los riesgos que ello conlleva. Es bien conocido el escuadrón de aviones P-3 Orion pertenecientes a la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) de los EE.UU. caracterizados por las populares mascotas pintadas en su fuselaje: el "Coyote" y el "Correcaminos" de los *cartoons* de Hanna y Barbera.

Hasta aquí el aspecto técnico de los vuelos de sondeos. A continuación y para finalizar, no podía faltar un apartado sobre el personal de la Escuadrilla que conformaba las tripulaciones aéreas, el apoyo en tierra y los meteorólogos, todos ellos protagonistas imprescindibles para llevar a cabo la tarea que se encomendó a esta Unidad.

LAS TRIPULACIONES

Como en cualquier organización, en la Escuadrilla de Sondeos el componente humano era la clave del éxito o del fracaso a la hora de conseguir los objetivos fijados. Hay que trasladarse a los años en que se formó esa Unidad para comprender el esfuerzo y entrega tan meritorios que aportó su personal, que contaba con unos medios técnicos que hoy en día resultarían casi impensables, y que sin embargo supieron emplear con probada eficiencia y profesionalidad, que solo pueden conseguir personas abnegadas, convencidas, dis-

ciplinadas y entregadas de forma entusiasta a su profesión.

Por lo que me cuenta mi padre, el destacamento de los vuelos de sondeos que las tripulaciones alemanas realizaban por turnos de un mes en Barajas constaba de dos pilotos, dos mecánicos, dos radiogoniometristas (lo que más adelante se denominó radio-navegante) y un responsable en tierra, también mecánico de mantenimiento, encargado del abastecimiento de las piezas y repuestos de los He 111. Por supuesto, había más pilotos y tripulantes alemanes operando los He 111 J de entrenamiento y transporte de personal, que no participaban en los vuelos de sondeos, mientras que los "especialistas en sondeos", los protagonistas de este trabajo, volaban en los He 111 J cuando les tocaba hacer su reentrenamiento.

Ese periodo de un mes, en el que estaban destacados en España, suponía para las tripulaciones alemanas un alto en el camino de su participación en las operaciones aéreas que la Luftwaffe estaba desarrollando en el teatro europeo, en plena II Guerra Mundial. Este paréntesis les proporcionaba un cierto relax y recuperación anímica, al no entrar en combate. A fin de cuentas se podría decir que era como "un premio" para los que resultaban designados.

Las rotaciones coincidían con las comentadas revisiones de los aviones. Estas rotaciones solo se aplicaban a las tripulaciones de vuelo, permaneciendo el encargado de mantenimiento y abastecimiento y los especialistas meteorólogos en España.

Las tripulaciones en cada vuelo estaban formadas, normalmente, por un piloto español con un mecánico y un radio alemanes. Cuando el piloto era alemán, normalmente el mecánico era español. La diferencia de idiomas nunca fue obstáculo para el buen entendimiento a bordo. Bien pudiera decirse que la Escuadrilla de Sondeos fue la primera Unidad aérea en España de carácter "combinado".

Los alemanes que permanecieron todo el tiempo en suelo español llegaron a tener un conocimiento bastante aceptable del castellano. Mi padre cree que hubo incluso uno que contrajo matrimonio con una española, Ernst Chlebowsky, familiarmente "Ernesto" para sus colegas españoles que antes mencioné con ocasión de uno de los accidentes de la Unidad, al que se dirigían en nuestro idioma. Su cometido era de supervisor de mantenimiento y encargado del repuesto.

En cuanto a los meteorólogos alemanes, como ya he comentado, eran muy apreciados por su gran profesionalidad y experiencia en la recogida y análisis de datos meteorológicos, información de gran importancia para las escuadrillas alemanas estacionadas en bases aéreas del sur de Francia, que así podían conocer la meteorología, estando especialmente interesados en la zona del Canal de la Mancha, de donde procedía la principal amenaza de ataques aéreos desde las Islas Británicas.

PRIMERA PLANTILLA DE LA ESCUADRILLA DE SONDEOS

En el Boletín Oficial (B.O.) nº 26, de 26 de febrero de 1947 se publicó el concurso para cubrir las vacantes de la recién organizada Escuadrilla de Sondeos, dando preferencia a los peticionarios que, cumpliendo los requisitos, estuviesen ejerciendo sus cometidos durante el periodo accidental en el que esta unidad aérea prestaba sus servicios a los Organismos de Protección de Vuelo del Estado Mayor (1939-1947). Lógicamente, se buscaba no perder la experiencia acumulada, para que la Unidad no se resintiese y siguiese operando como hasta el momento de su reorganización.

Las vacantes y sus especialidades publicadas para el ejercicio de 1947 fueron las siguientes:

OFICIALES (pilotos): un capitán (Escala del Aire), cinco tenientes (Escala del Aire) y un alférez (Mecánico-Motorista).

SUBOFICIALES (mecánicos y radios): un brigada (Escala Tierra), un brigada (Mecánico-Motorista), un sargento (Mecánico-Motorista), un sargento (Montador Electricista) y un sargento (Radio-Goniometrista),

TROPA: dos cabos 1º (Mecánico-Motoristas), cuatro cabos (Mecánicos Motoristas), dos cabos (Montador Electricista), un cabo 1º Radio-Goniometrista, dos cabos (Radio-Goniometrista), un cabo (Mecánico Radiotelegrafista), un cabo (Mecánico Conductor).

En resumen, siete oficiales, cinco suboficiales y 13 clases de Tropa.

Como resultado de la asignación de vacantes publicadas por Orden nº 152-M, de 11 de junio de 1947, de la Dirección General de Protección de Vuelo del Ministerio del Aire, se destina al capitán José Calvo Nogales, el más antiguo de los capitanes solicitantes, como jefe de la Escuadrilla, y al teniente Anselmo García Ruiz, para cubrir una de las cinco vacantes de teniente, por ser el único entre los solicitantes que reunía el

requisito indispensable de tener acreditado el Curso de Vuelo sin Visibilidad (IFR).

La falta de personal idóneo para cubrir las restantes plazas de teniente, *mientras no existiese otra solución*, se solventaría parcialmente con la propuesta hecha en esa misma Orden nº 152-M, por la que los capitanes Manuel del Carre Pérez y Juan Antonio Lázaro Benítez continuaban destinados en la unidad como agregados a la Escuadrilla, ocupando otras dos de las cinco vacantes de teniente, *por estar perfectamente entrenados, conocer el servicio y desempeñarlo perfectamente*, siempre según cita la Orden.

Para cubrir las dos vacantes de teniente restantes se propuso destinar a otros dos tenientes solicitantes, según cita la orden de destino: *pero solo como segundos pilotos, ya que no podría asegurárseles la responsabilidad en la ejecución del vuelo en gran parte de los servicios*, al no tener el título de vuelo instrumental. Los destinados fueron los tenientes Antonio Muñoz Salvador y Anselmo García Ruiz, los más antiguos de los peticionarios.

En un principio, hubo una previsión de que la Escuadrilla de Sondeos se dividiese en dos en el futuro, por lo que en la Orden se propuso sustituir la plantilla en vigor por otra efectiva, en la que figurasen dos capitanes al frente de cada una, proponiendo como segundo capitán a Manuel del Carre Pérez, pero esta propuesta no prosperó.

No me extenderé en detallar los suboficiales de la Escala de Tierra y los oficiales, suboficiales y clases de tropa especialistas destinados en la Unidad, tan sólo mencionaré, en referencia a mi padre, que para la vacante de brigada mecánico motorista no se presentaron peticionarios, pero *al existir tres sargentos de esa especialidad destinados en la Escuadrilla de Sondeos y con conocimiento del material, cuya pérdida sería de lamentar*, se propuso que el sargento Angel de las Heras Otero, por ser el más antiguo, fuese destinado cubriendo la vacante de brigada mecánico motorista, lo que fue aprobado¹⁴.

Todo el personal que finalmente salió publicado en el B.O. como destinado en la Escuadrilla de Sondeos, había pertenecido a esta Unidad durante su periodo accidental, preservándose así la experiencia y conocimiento del tipo de material y de la operación.

Con emocionado recuerdo a los oficiales, suboficiales y personal de Tropa que compusieron la Escuadrilla de Sondeos, a continuación reproduzco la relación íntegra del primer personal del Ejército del



El He 111 J-1 25-101 "Madrid", fotografiado en el aeródromo francés de Burdeos-Merignac en 1943. (Foto de la colección de Günther Ott, cedida por José Luis González Serrano)

Aire que fue destinado a la recién organizada Unidad, sin olvidar que ya desde 1939, cuando tenía carácter provisional y coincidiendo con la incorporación de los tres primeros He 111 J-1, ésta ya realizaba los vuelos de sondeos meteorológicos, con la entrega y la dedicación que exigían los difíciles tiempos de la post guerra civil española. Como ya dije antes, la mayor parte de los hombres que la integraron en sus comienzos, continuaron destinados una vez organizada como Unidad del Ejército del Aire. A unos y a otros, rindo mi más sincero y sentido homenaje desde estas páginas de la revista *Aeroplano*.

RELACIÓN DEL PRIMER PERSONAL DESTINADO A LA ESCUADRILLA DE SONDEOS TRAS SU ORGANIZACIÓN COMO UNIDAD PERMANENTE DEL EJÉRCITO DEL AIRE (1947)

En la Orden del Estado Mayor de 30 de junio de 1947 se publica la resolución de vacantes de oficiales, suboficiales y tropa que integrarían la recién organizada Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos del Ejército del Aire. Estos hombres fueron los siguientes:

PILOTOS:

- Capitán José Calvo Nogales (jefe de la Escuadrilla. IFR).
- Capitán Manuel del Carre Pérez (en



comisión, plaza de teniente IFR).

- Capitán Juan Antonio Lázaro Benítez (en comisión, plaza de teniente IFR).
- Teniente Victoriano Carcedo González (IFR).

ESCALA DE TIERRA

- Brigada Francisco Cendal Cerezo.
- Sargento José González Gómez.

MECÁNICOS MOTORISTAS DE AVIÓN:

- Alférez Bartolomé Llabret Fiols.
- Sargento Angel de las Heras Otero (en vacante de brigada).
- Sargento Florencio Izquierdo González.
- Cabo 1º Francisco Sánchez García.
- Cabo 1º Rafael Rodríguez Hita.
- Cabo Luis Antón Montalvo.
- Cabo Manuel Sanz Oliver.
- Cabo Esteban García Alonso.
- Cabo Antonio Pérez Asiaín.
- Emiliano Llamazares Suárez.

MONTADORES-ELECTRICISTAS

- Sargento José Cañas Andrés.
- Cabo Anastasio Cruz Felez Martínez Barranco.
- Cabo Lorenzo Gordón de los Reyes.

RADIOGONIOMETRISTAS

- Sargento Manuel Buceta Campini.
- Cabo 1º Julio León López Peña.
- Cabo Ángel López Chamorro.
- Cabo Laurentino Garijo Fernández.

MECÁNICO-RADIOTELEGRAFISTAS

- Cabo Juan Arévalo Castillo.

MECÁNICO-CONDUCTOR

- Cabo Luis Doadrio Díaz.

EPÍLOGO

Sirvan estas páginas de la Revista Aeroplano como merecido homenaje y justo reconocimiento a la labor, entrega y sacrificio de todos los militares de la Aviación Militar española y posteriormente del Ejército del Aire que con eficacia, dedicación y lealtad sirvieron a España en tan singular Unidad, en los difíciles tiempos de la guerra civil española y de la post guerra, en los que compartieron experiencias y vicisitudes con las tripulaciones alemanas con las que coincidieron durante el periodo la II Guerra Mundial en sus destacamentos en España. Sin duda esta circunstancia, unida a su actividad tan tecnificada en apoyo de la navegación aérea, y, de forma velada y encubierta, de los intereses de la Luftwaffe, imprimió a la Escuadrilla de Sondeos el carácter de unidad muy especial, envolviéndola en un halo de misterio que aún prevalece en nuestros días.

Sea historia o leyenda, no cabe duda de que la Escuadrilla de Sondeos contribuyó de manera notable a la seguridad y fluidez del tráfico aéreo militar y civil, en los inicios de las operaciones de las compañías aéreas comerciales y sentó las bases de la recogida de datos meteorológicos fuera de la superficie terrestre, que ha culminado en la actualidad con los modernos satélites meteorológicos que día a día intentan hacer menos verídica la conocida frase: "LA METEOROLOGÍA NO ES UNA CIENCIA EXACTA".

NOTAS

¹Del libro "Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar Española. De los albores hasta el 18 de julio de 1936" (Adolfo Roldán Villén, miembro del Consejo Asesor del SHYCEA).

²Información proporcionada por Rafael A. Permuy López, miembro del Consejo Asesor del SHYCEA.

³El He 111 actuó en la Batalla del Atlántico como torpedero, portando dos torpedos en soportes externos. Su baja velocidad y necesidad de aproximarse mucho al barco le causaron grandes pérdidas, por lo que su empleo en este tipo de misión fue breve.

⁴Revista Aeroplano nº 9 de 1991.

⁵Algunos de esos aviones procedían de incautaciones al bando republicano y otros, de procedencia extranjera, internados tras tomar tierra por emergencia en suelo español. Entre los de tamaño mediano figuraba el Heinkel He 70 "Rayo" y el Lockheed 10 "Electra", procedente de una requisita a un buque americano que lo trasladaba para entregarlo al ejército republicano. Este avión era uno de los que más solía pilotar el General Eduardo Gallarza, Jefe del EM. En uno de estos aviones desapareció sobre el Pacífico el 2 de julio de 1937 la aviadora norteamericana Amelia Earhart y su navegante Fred Noonan en su intento por circunnavegar la Tierra. Entre los aviones de mayor tamaño estaban el De Havilland DH.89 "Dragon Rapide", los Savoia Marchetti SM.79 y SM.81 y los Junkers Ju 52. En estos dos últimos modelos estuvo volando mi padre durante su destino en esa Unidad.

⁶La Revista Española de Historia Militar nº 3 (mayo-junio 2000) no menciona esta accidente, dando como último el ocurrido en Manises con el Capitán del Carre, el 29 de abril de 1946, lo que no se ajusta a la realidad, pues cuando ocurre el accidente del capitán Carcedo, Manuel del Carre era ya Comandante y Jefe de la Escuadrilla. Del Carre era hijo de un Almirante de la Armada.

⁷Desconozco si el mecanismo permitía que, una vez iniciada la fase de extensión del tren, ésta podía interrumpirse, dejando el tren en la última posición, o retrayéndolo para evitarle daños estructurales.

⁸A partir de 1945, finalizada la II Guerra Mundial, los He 111 empezaron a pasar sus revisiones "mayores" (IRAN) en la maestranza de Agoncillo (Logroño), en la denominada "Escuela de Aprendices" de mecánicos del EA.

⁹Poco a poco, los seis He 111 de la Escuadrilla de Sondeos fueron causando baja en la Unidad, destinándolos a los Regimientos 14, de Zaragoza, y 15, de Agoncillo. El último ejemplar operativo en la Escuadrilla de Sondeos fue el He 111 MB.2-104 (92-5), hasta la desaparición de la Unidad en enero de 1952.

¹⁰En el libro "Españoles en la Luftwaffe. Escuadrillas azules en Rusia" (Editorial Tikal) también se cita a la Escuadrilla de Sondeos como una Unidad colaboradora de la Luftwaffe en el área de inteligencia.

¹¹Término utilizado en numerosas publicaciones del Servicio Meteorológico Nacional, así como en los Boletines del entonces Ministerio del Aire al que pertenecía la Dirección General de Protección de Vuelo

¹²Del artículo publicado en la Revista de Aeronáutica nº 77: "Métodos e instrumentos en los sondeos meteorológicos". Autor J. M. Rodríguez Mayquez, del Servicio Meteorológico Nacional.

¹³Las más significativas eran la ubicada en Guillema, cerca de Sevilla, y la de Castro de Rey, en Lugo, conocido como "Punto Centro", en las que estaban instalados los radiofaros "Consol", atendidos exclusivamente por técnicos de comunicaciones alemanes. Aún hoy se conserva sus tres antenas y las pequeñas edificaciones con lo que queda de los equipos de comunicaciones, aunque en estado ruinoso.

¹⁴O.M. nº 21145-340 de 14 de febrero de 1947.