

La historia secreta del primer C-101

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

FUE TAL VEZ EL MENOS CONOCIDO DE LOS CAZAS PROYECTADOS POR HEINKEL. EMPEZÓ EN PAPEL SECRETO, TERMINÓ EN PAPEL MOJADO. DE SU EXISTENCIA APENAS QUEDARON UNOS POCOS DATOS, ALGUNOS DIBUJOS QUE DURMIERON MEDIO SIGLO EN EL COLEGIO DE INGENIEROS AERONÁUTICOS. NO HACE MUCHO, JOSÉ LÓPEZ RUIZ LOS EXTRAJO PARA NOSOTROS DEL CAJÓN DE LA HISTORIA.

EL FUE QUIEN MEJOR CONOCIÓ EL PROYECTO CASA-HEINKEL C-101.

A ÉL, Y A SU MEMORIA, VA DEDICADO ESTE ARTÍCULO.

Siempre se dijo que Ernst Heinkel había venido, o al menos, había “pasado” por España en 1956. De su hipotética visita a la factoría CASA de Tablada, de ser cierta, no se conservó foto o documento que la acreditase; una lástima, hubiera sido pintoresco ver a Heinkel paseando entre viejos He-111 remotorizados con Rolls Royce Merlin mientras no lejos, en el barrio de Triana, su gran rival Willy Messerschmitt desarrollaba un caza supersónico. ¿Quiso realmente Heinkel competir con él en España? ¿Quién lo trae y por qué?

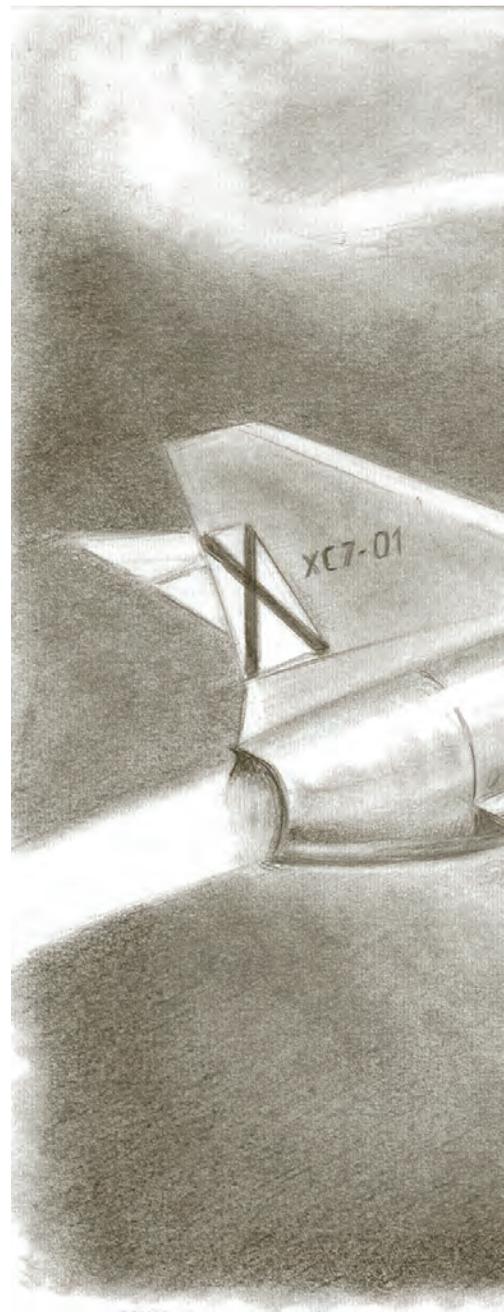
En una pequeña salita del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, a modo de recibidor, José López Ruiz vuelve a mirar los dibujos del C-101 con cierta nostalgia.

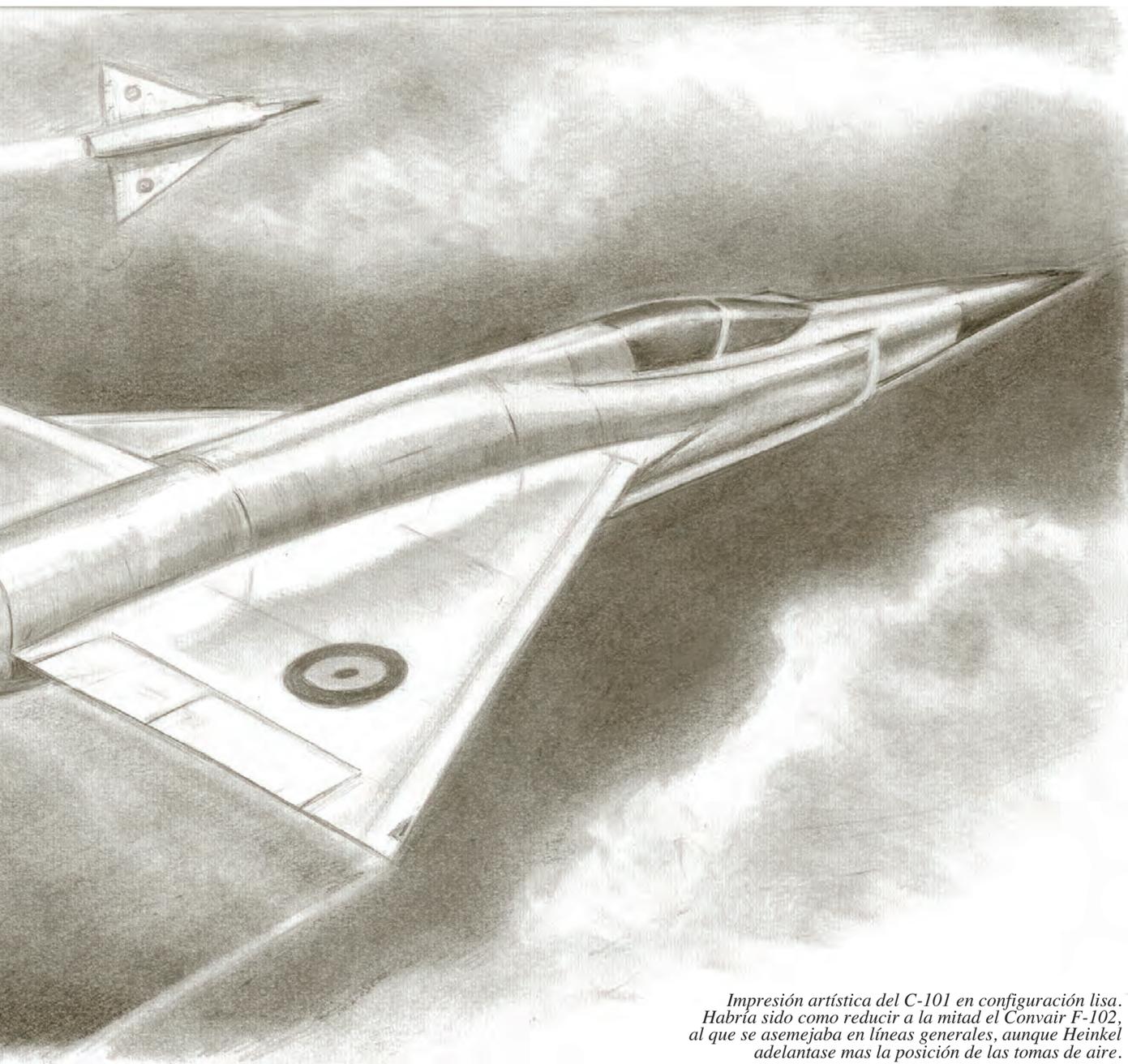
—Me gustaba más que el HA-300, no se, lo veo más bonito, ¿no te parece? Pero bueno, qué más da, todo esto era un imposible, igual que el caza de Messerschmitt. Por cierto, a Messerschmitt lo trajo González Gallarza, y a Heinkel... fíjate, yo estoy segurísimo de que lo trajo Fritz Schaeffer, que había formado parte de su equipo en Alemania.

Hipótesis muy plausible. Schaeffer, uno de los grandes genios alemanes en el proyecto de motores de reacción, había aparecido en 1951 en Madrid. Traía bajo el brazo los planos de su obra maestra, el He S-011 de mil trescientos kilos de empuje. Previsto para suceder al Jumo-004 en 1946, el He S-011 llegó tarde para propulsar los últimos reactores de la Luftwaffe de Hitler, pero Schaeffer había conservado los planos y alguna documentación técnica; según parece enterrados en el jardín de su casa. Algo que sería providencial para su futuro. Su amigo Oto Skorzeny, que sabía de la avidez del Ejército del Aire por entrar en la era de los reactores, hizo de intermediario. Y consiguió vender el proyecto por dos millones de pesetas al Centro de Estudios Técnicos y Materiales Especiales, CETME. A instancias del INI, CETME, llegó a construir cuatro prototipos del reactor, red denominados ahora INI-11 Aries.

Sí; es posible que fuera Schaeffer. Lo cierto es que, a las alturas de 1956, Heinkel llevaba diez años moviéndose erráticamente sin terminar de encontrar su camino. En 1952, durante una visita a la Feria Aeronáutica de Farn-

borough insinuó que le ilusionaría construir con licencia el de Havilland. Comet I para la nueva Lufthansa. Obviamente sin la menor respuesta. Después, fue invitado por el Gobierno egipcio para proyectar y construir un reactor de caza de gran potencialidad. Pero de nuevo, la suerte le dio la espalda; las autoridades de El Cairo, al final, terminaron en brazos de su gran rival, Willy Messerschmitt, a través de La Hispano Aviación.





Impresión artística del C-101 en configuración lisa. Habría sido como reducir a la mitad el Convair F-102, al que se asemejaba en líneas generales, aunque Heinkel adelantase más la posición de las tomas de aire.

EL CAZA SUPERSÓNICO MÁS PEQUEÑO DEL MUNDO

Heinkel, entonces, cambia radicalmente de idea. Se convence de que tiene muchas más posibilidades de éxito si entra a jugar en el terreno de Messerschmitt y consigue hacer realidad el caza a reacción más pequeño posible. Tal vez se sienta atraído, o al menos influido, por el inglés Petter y su increíble caza ligero Gnat. Pero él tiene ide-

as propias y decide apostar por el ala delta sin cola, como Dassault en el MD-550 luego denominado Mirage I. Y, como mandaban los cánones en todo caza ligero que se preciase, el motor debía ser el Bristol Siddeley Orpheus, aunque en versión supersónica, con un pequeño postquemador.

Para López Ruíz la cosa estaba clara. Heinkel quería que su proyecto C-101 entrase en el concurso de cazas ligeros de la OTAN que terminó

ganando el Fiat G-91 italiano. Algo que, con perspectiva actual era una monumental quimera. La OTAN, desde luego, quería cazas ligeros, pero los quería de ataque al suelo con capacidad secundaria aire-aire, y aquel C-101 con ala delta era justo lo contrario. Y ello por no hablar ya del pasado de Heinkel y el recuerdo de sus He-111 bombardeando Londres; todo demasiado reciente como para que en la OTAN se le aceptara así

por las buenas; y mucho menos estando España por medio.

Aún así, en la primavera de 1956 Heinkel visita Madrid con los planos del caza ligero guardados en una elegante cartera. El Gobierno, por supuesto, está al corriente. Desde Construcciones Aeronáuticas se le cumplimenta con un almuerzo en el restaurante Club 31 de la calle Alcalá. Su anfitrión es D. Pedro Huarte Mendicoa, Director de la Oficina de Proyectos de CASA y le acompañan en la comida Fritz Schaeffer, José López Ruiz y Ricardo Valle.

Es entonces cuando López Ruiz queda cautivado por Heinkel. Lo recuerda perfectamente.

—Vi los planos en la mesa. Todos con anotaciones en alemán. Cuatro hojitas que traía Heinkel en la cartera... nada. Huarte me dijo con mucho misterio: esto es supersecreto. Heinkel, entre tanto, explicaba lo que podía ser aquel pequeñísimo caza. Para entonces, ninguno de aquellos grandes ingenieros alemanes, Heinkel, Messerschmitt Kurt Tank, Horten (tal vez Lippisch fuera la excepción) había proyectado nada para volar a más de Mach 1, pero yo creo que se habían intercambiado información entre ellos; sí, estoy convencido. Ahora, te insisto, Heinkel nos cautivó a todos. Sabía lo que decía, tenía una cara de listo... algo tremendo...

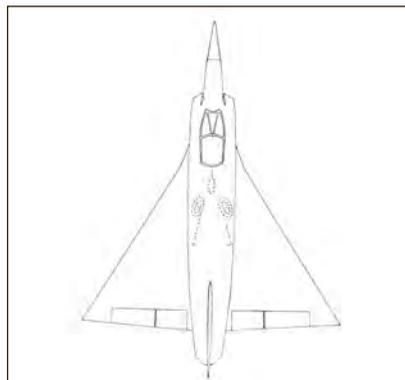
Al término del almuerzo, Huarte Mendicoa llamó aparte a López Ruiz, y le encargó ponerse manos a la obra.

—A ver, López Ruiz, usted que tiene más fresquito que yo el cálculo de la polar, compruébeme si las cifras de performances que da Heinkel son reales.

No es que López Ruiz por su juventud tuviera "más fresquito" el cálculo de la polar; es que era un brillante ingeniero que, al menos en matemáticas, sacaba varios largos de ventaja a su Director de Proyectos, el legendario don Pedro. Tenía apenas veintiséis años y estaba recién llegado a CASA tras una temporada en el INTA

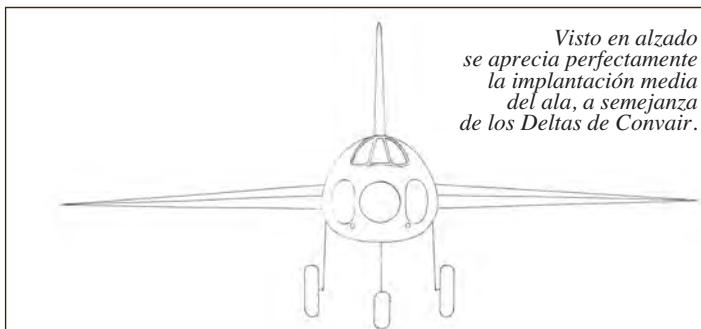
como becario. Comprobar los cálculos de Heinkel le llevaría hasta bien entrado 1957. Le parecieron exactos, pero no dejó de sorprenderle la extrema complejidad de la estructura del ala. Era un ala delta de implantación media, compuesta por dos semialas, perfectamente desmontables, que se unían a la cuaderna. El anclaje era un verdadero rompecabezas. Los dibujos iban y venían constantemente desde su mesa a la de Ricardo Valle, otro joven ingeniero que también ponía pegas al ala:

—No entiendo esta estructura de Heinkel a base de largueros, —decía— esto va a ser demasiado complejo de construir, yo prefiero cuadernas...



Este dibujo del C-101 en planta deja entrever la retracción del tren de aterrizaje, condicionada por las mínimas dimensiones del caza. Las dos patas principales se retraen hacia delante; la de morro hacia atrás.

En perfil llama la atención elafiladísimo cono del morro, que hubiera alojado una pequeña antena de radar de unos treinta cm de diámetro. El asiento lanzable hubiera sido, probablemente, el mismo del caza británico Gnat.



Visto en alzado se aprecia perfectamente la implantación media del ala, a semejanza de los Deltas de Convair.

Valle despuntaba en el cálculo de estructuras, pero su mayor fortuna era tener a su lado al mismísimo Herman Polman, el diseñador del Junkers Ju-87 Stuka. Por esas cosas del destino, Polman, que salió de Alemania en 1945 huyendo de los aliados, pudo llegar a España de la mano, también, de Otto Skorzeny. Le habían encontrado cobijo en la Oficina de Proyectos CASA y a las alturas de 1956 ya había dejado una feliz impronta trabajando en el C-207 Azor. Además, gracias al sueldo de CASA tenía alquilado un chalecito en Canillejas. A diario iba y venía en Metro desde la Oficina de proyectos CASA, junto a la calle Princesa, a Ventas; y en el tranvía desde allí a Canillejas. A sus sesenta años, parecía un hombre feliz y afectuoso; en particular con López Ruiz, a quien por la diferencia de edad, lo trataba como a un hijo. Sobre el ala del C-101 no parece que se pronunciara. Pero a buen seguro recordaría los viejos tiempos; cuando, en 1935, Willy Messerschmitt le ganó la partida a Heinkel y consiguió que el Me-109, con un ala más simple, se impusiera al He-112. Algo que, sin embargo, poco importaba al cabo de veinte años. Polmann sabía de sobra que la industria española ni estaba preparada para hacer cazas supersónicos, ni, mucho menos, para desarrollar motores de reacción. Al INI-11 Aries, de hecho, lo abandonaron a finales de 1956, no sin que antes Huarte Mendicoa, preguntase:

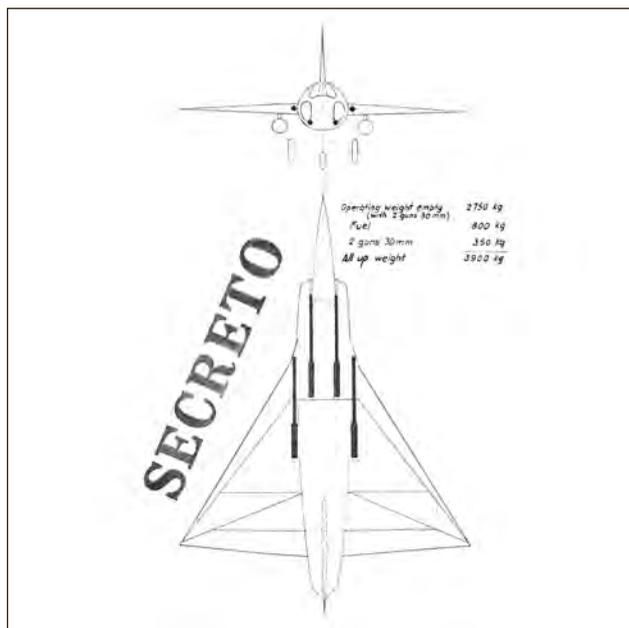
—Dígame, López Ruiz, si se consiguiera dar más empuje al Aries, ¿vería usted posible instalarlo en el C-101, en vez del Orpheus?

—Completamente imposible —contestó taxativamente el interpelado.

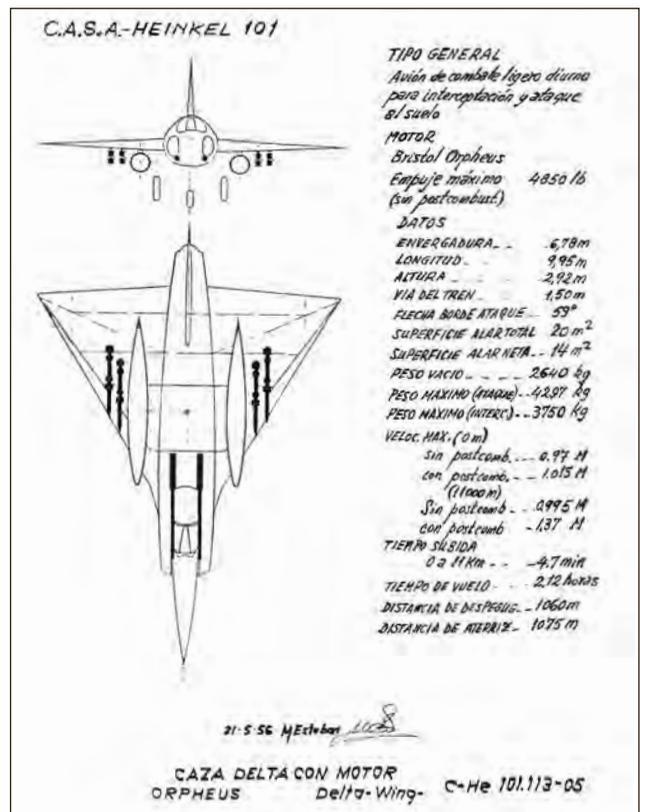
—Completamente imposible —contestó taxativamente el interpelado.

GUÁRDELO EN UN CAJÓN

Pese a todo, el Ministerio estampó el sello y dio al C-101 la bendición oficial denominándole C-7, detrás, por tanto, del HA-300, que era C-6 y, obviamente, del



Dibujos y características generales del C-101 con la firma de M. Esteban, ayudante de López Ruiz. Se distinguen dos configuraciones de armamento. En una, se aprecian dos cañones de 30 mm y ocho cohetes no dirigidos. En la otra, cuatro cañones de 30 mm. Una tercera configuración conservaba los dos cañones pero sustituía los cohetes y los depósitos lanzables de combustible por dos bombas de 250 Kg. Los dibujos están fechados el 21 de mayo de 1956 y sellados como "secreto".



Sabre, que era C-5. En la práctica eso fue todo, pues con los primeros meses de 1957 el proyecto empezó a desmoronarse al contacto con la realidad. De una parte, los prototipos (*) destinados al concurso de la OTAN ya estaban volando y a punto de iniciar la fase de evaluación. En tal sentido, a Heinkel ya le habrían convencido de que su C-101 no tenía nada que hacer. De otra parte, el Ejército del Aire ya tenía los F-86 y veía con notable escepticismo el desarrollo del HA-300 de La Hispano Aviación. Si el país no iba a poder pagar aquel quimérico HA-300, hacerlo competir con otro igual de imposible, era ya algo demencial; tanto más si se piensa que el proyecto de Heinkel no estaba aún plenamente desarrollado; y que su mera existencia iba contra aquella norma establecida en la posguerra según la cual los bombarderos y aviones de transporte correspondían a CASA y los cazas y entrenadores a la Hispano Aviación.

El desenlace inevitable llegó hacia la primavera de 1957. Una mañana don Pedro Huarte Mendicoa volvió a enrollar los planos del C-101 y se fue confiando al Ministerio del Aire. Lo

recibía el Ministro, Rodríguez y Díaz de Lecea. Estuvo allí toda la mañana. Cuando volvió a la Oficina de proyectos venía pálido, como quien acaba de recibir un jarro de agua helada. De inmediato llamó a López Ruiz y en tono entre confidencial y vehemente le dijo:

—A ver, López Ruiz, estos planos, y todo lo que tanga del C-101... todo., ¿eh...? guárdelo en un cajón. Y ya está. Sin más. Luego remató con cierta vehemencia: que no se vuelva a hablar de esto.

No sin cierta perplejidad, López Ruiz cumplió la orden. Y en breves minutos el C-101 pasó del secreto al olvido. Aún más, en el mismo cajón se encontró con un proyecto que él mismo había empezado, en el que, siguiendo la regla del área, daba forma de botella de Coca Cola al fuselaje dibujado por Heinkel. Pero esta vez fue más drástico, y, ya que era suyo, lo rompió directamente, sin consultar.

POSTDATA

Ernst Hienkel murió el 30 de enero de 1958, recién cumplidos setenta años. Aun no hacía dos meses que un fotógrafo captó su imagen brindando

con champaña junto a su gran rival, Willy Messerschmitt. Ambos sonreían, resignadamente. Todo un símbolo. La Historia, y la OTAN, les asignaban ahora el papel de fabricar con licencia el Fouga Magister. Ellos, los padres de los primeros reactores de combate...

Por su parte, Herman Polman regresaría a Alemania para dirigir los destinos de la Hamburger Flugzeugbau HFB. Allí, en 1959, se reencontró de nuevo con su joven amigo López Ruiz, que le visitaba para hablar del C-209, una versión del Azor presurizada y con turbohélices Napier Eland. Evidentemente, el proyecto llegaba tardío y sin futuro, pero en el fondo, bien mirado, eso era lo de menos, porque gracias a aquella utopía dos grades ingenieros, uno veterano y otro jovencísimo, volvían a verse, esta vez en un gélido y severo edificio de la HFB.

—Y ahora dígame, López Ruiz, ¿Cómo está Madrid? ¿Y mi barrio, Canillejas...? ■

(*) Los prototipos participantes en el Concurso de la OTAN eran, por parte francesa, el Breguet Taron, el SNCASO Baroudeur y los Dassault Etegard en versiones II, IV y VI. Por parte italiana el Fiat G-91, que finalmente resultó ganador.