

Presencia de nuevos aviones sobre Asturias: los Heinkel He.111 B-0 y B-1

El propio von Moreau, que había estado al mando de las primeras escuadrillas de Ju-52 –los “precursores”: “Pedros y Pablos–, ahora disueltas e integradas en el Grupo K/88 de la Legión Cóndor viajó personalmente a Alemania para explicar la situación a Hitler y a Göring, haciéndoles ver que la Legión Cóndor no podía realizar su cometido en España si no se la equipaba con los modernos aviones que se estaban desarrollándose para la Luftwaffe. Los altos dignatarios germanos se mostraron comprensivos con sus razonamientos, pero el problema era que tales aviones no existían en la realidad; sólo había en vuelo algunos prototipos, sin mencionar los que ni siquiera había pasado de las mesas de dibujo. Ante la apurada situación, se decidió como solución provisional enviar a España tales prototipos y algún **que** otro de los aparatos de preserie que volaban en pruebas de desarrollo. Y eso fue lo que se hizo. A finales de 1936, llegaron a España un prototipo del Heinkel 112 y dos del caza Messerschmitt Bf.109; de estos últimos se hablará más adelante (6).

Y, en cuanto a los bombarderos... Se decidió suministrar cuatro ejemplares de preserie de tres modelos diferentes de bimotores con los que se constituiría el Grupo experimental **VB/88**. Eran éstos el Heinkel He 111, el Dornier Do.17 y el Junkers Ju.86. Este último, no tenía del todo a punto sus motores de aceite pesado –que constituían su gran novedad– de suerte que en tres meses perdió por averías de motor tres de los cinco

6 No así del prototipo del He.112, que, si bien combatió en el Jarama, en Vizcaya y en Brunete, nunca lo hizo sobre en Asturias.

aparatos suministrados (7): no se volverá a hablar de él, ya que nunca voló sobre Asturias.

Se ha escrito con mucha frecuencia que en febrero de 1937 llegaron a la España nacional treinta bombarderos Heinkel He.111. No podía ser. No los había. Lo que ocurrió es que, a partir de febrero fueron llegando, –en realidad, treinta y uno– de forma escalonada, según iban recibiendo sus certificados de vuelo, a lo largo de siete meses. Otra cosa que –en este caso– no se ha dicho es que los TRES primeros Heinkel He-111, que comenzaron a volar en España el 14 de febrero de 1937 (8), eran del Modelo He-111 B-0, de una preserie de la que sólo se construirían seis aparatos. A los tres llegados a España se les asignó el código 25 y fueron matriculados y bautizados 25-1 “Pedro 2”, 25-2 “Pedro 3” y 25-3 “Pedro 1” (9). Estos aparatos eran bastante más primitivos y elementales que los He-111 empleados por los alemanes en la 2ª G.M., que son los que han

7 Al perderse el primero se envió desde Alemania un quinto Ju-86 para reemplazarlo. Tras la pérdida de otros dos, la pareja restante sobreviviente fue cedida a los españoles, que, no obstante, operaron con ellos hasta el final de la guerra sin mayores problemas

8 Rafael A. Permuy y Lucas Molina Franco, que han escrito un magnífico libro sobre estos aparatos experimentales alemanes en España, utilizan la información que proporcionan los Boletines de Información de la Sección de Operaciones del Aeródromo Militar de Tablada (Sevilla) que, en su apartado Movimientos y Servicios registran las entradas y salidas de tales aparatos en dicho aeródromo. Las fechas recogidas son, pues, las de su primer vuelo DESDE TABLADA, que no tendría lugar necesariamente el mismo día de su llegada a España, sino que, en ciertos casos, podrían haber arribado algún día antes que se emplearían en revisión, puesta en servicio y, a veces, traslado desde otro aeródromo antes de hacer acto de presencia en el citado sevillano.

9 La razón de este pequeño desorden fue que von Moreau, jefe del Grupo –y, obviamente, PEDRO 1– eligió para volar él personalmente el aparato 25-3. Cabe también mencionar que inicialmente los doce bimotores constituyeron una ESCUADRILLA, pero se utiliza la designación GRUPO porque, poco después, se otorgó la consideración de escuadrillas a cada uno de los tres cuartetos: las E-25, E-26 y E-27, respectivamente.

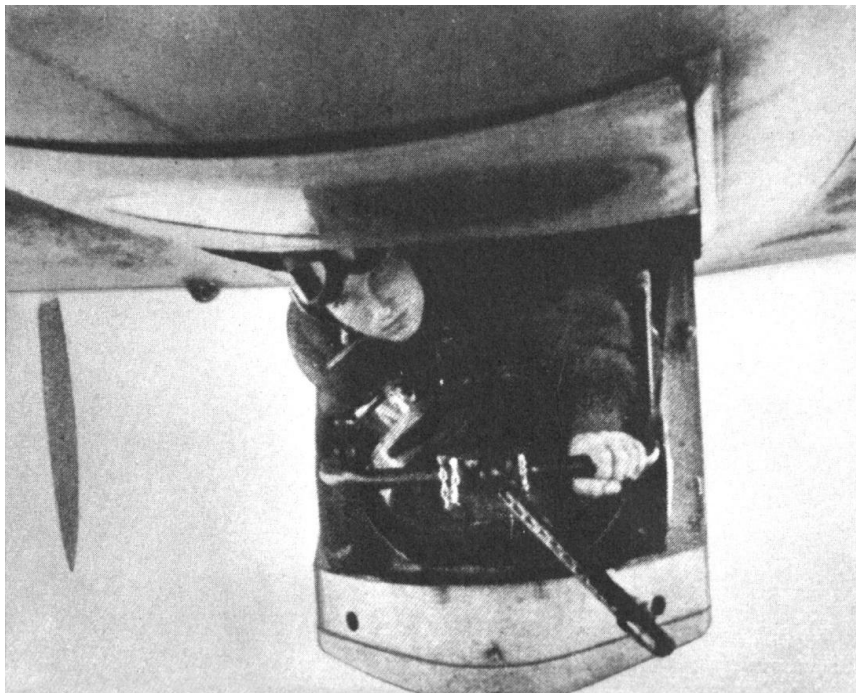
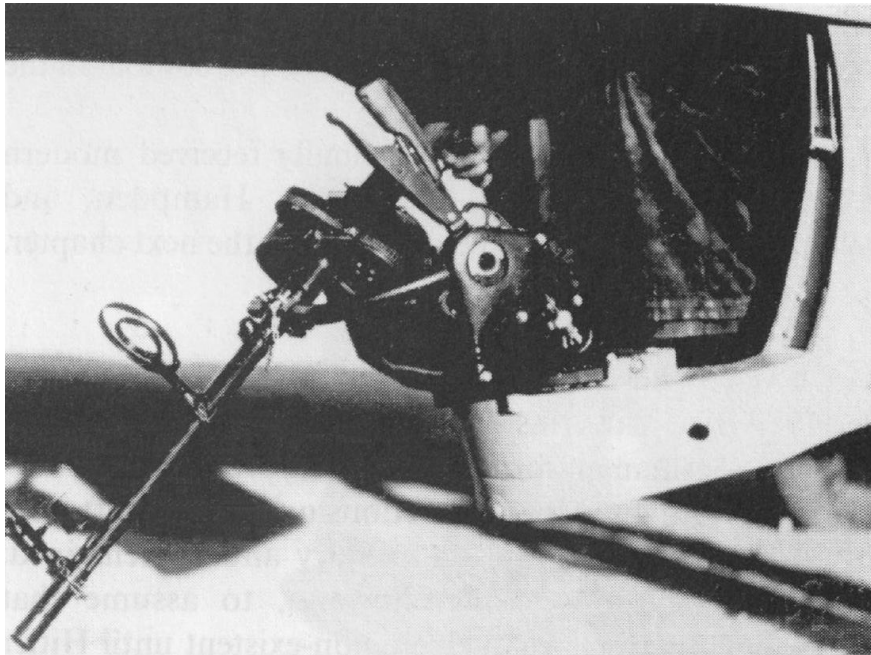
quedado en la percepción de las gentes, confundiéndolos con los que realmente volaron en nuestra guerra, aquejados de importantes limitaciones.

Las diferencias entre la variante B-0 y la B-1, que la seguiría inmediatamente, se reducían al puesto de ametralladora proel, a la carga de bombas y a los motores. Comentaremos en principio los aspectos comunes, para finalmente detenernos en las diferencias.

El Heinkel He.111, variante militar de un avión desarrollado como aparato comercial de línea, cosa bastante frecuente por aquellos tiempos, era un bimotor totalmente metálico, monoplaneo de ala baja tipo Cantilever, con tren de aterrizaje plegable, en la idea, ahora ineludible, de cuidar al máximo la aerodinámica. De hecho, fuselaje, alas y empenajes debían mucho a su predecesor el Heinkel He.70. La cabina –por supuesto, cerrada– con parabrisas independientes del morro -configuración esta que en alguna ocasión he oído llamar “tipo Dakota”- y el propio morro en gran parte acristalado para proporcionar buena visión al observador/bombardero y, al mismo tiempo, tirador de la ametralladora, que montaba en su parte frontal.

Componían su armamento defensivo tres ametralladoras de calibre de fusil, MG.15, para cartuchos de 7,92 mm (8x57 Mauser), –una en el morro, como se ha dicho, otra en un puesto dorsal y la tercera en otro ventral–, armamento este que ya entonces comenzaba a resultar escaso y poco adecuado; especialmente, la ametralladora ventral, montada en un puesto eclipsable que, aparte de su incomodidad, cuando se desplegaba al exterior alteraba de tal manera las condiciones aerodinámicas del avión, que penalizaba sensiblemente sus prestaciones por lo que se aconsejaba

desplegarlo sólo en el momento del combate, frente a la presencia de la caza enemiga; es decir, cuando más se necesitaban velocidad y maniobrabilidad. ¡Menuda solución!



Heinkel He.111. Puesto de ametrallador ventral desplegado. Adviértase –abajo- la incómoda postura que debía adoptar el ametrallador, cuyas piernas se ven –arriba- en la posición que quedaban cuando aquel se hallaba sentado, con la mitad superior del cuerpo dentro del fuselaje.

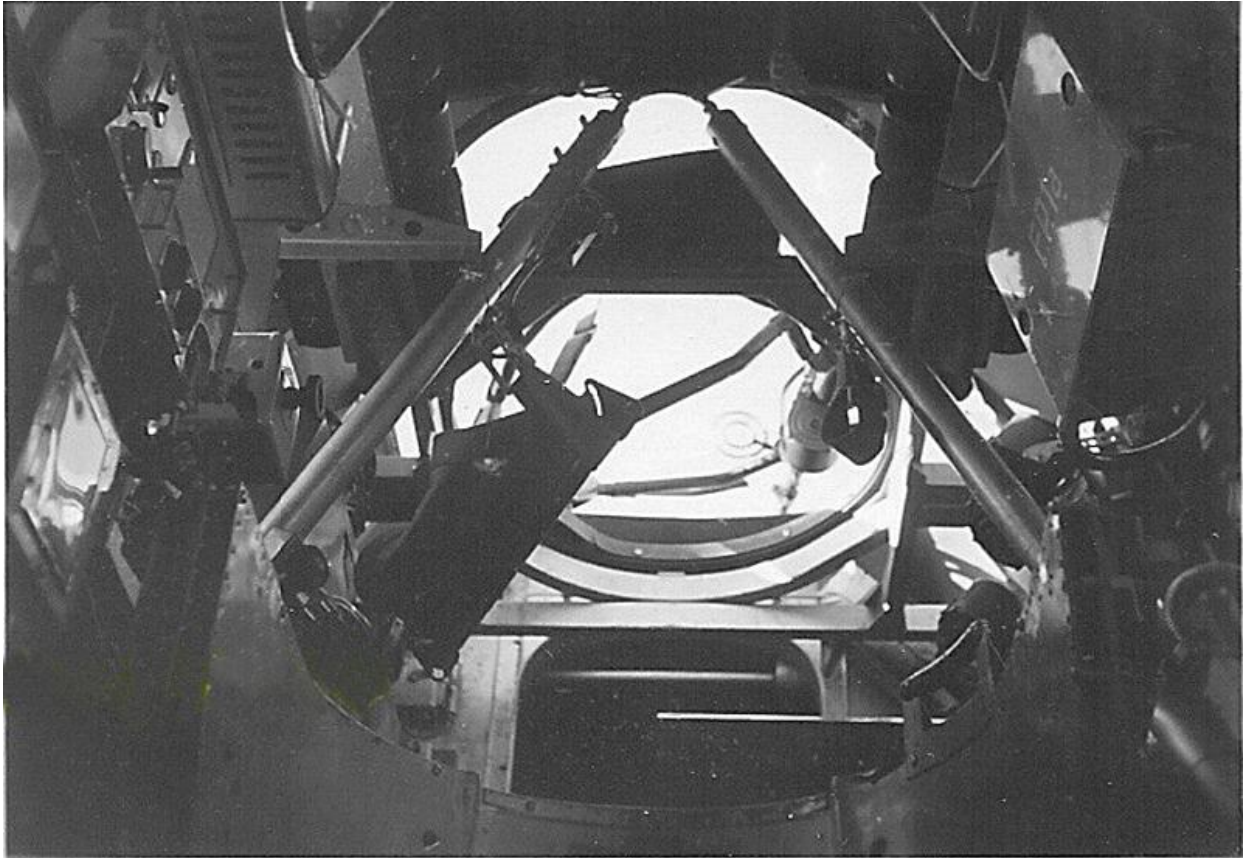


Puesto y ametralladora ventrales, fotografiados desde el interior de un Heinkel He.111

La ametralladora dorsal iba en un puesto abierto sobre un anillo Drehkranz D.30, similar al empleado en el Junkers Ju.52. Y, al igual que en aquel, protegido por un pequeño parabrisas que limitaba el fuego de la máquina hacia adelante.



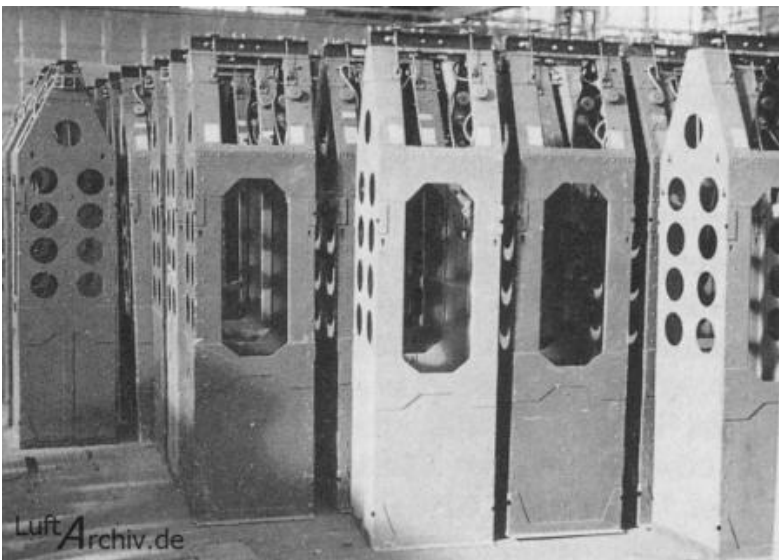
Puesto defensivo dorsal armado con una ametralladora MG.15 de 7,92 mm. En la foto de la derecha se aprecia –a la izquierda– el pequeño parabrisas que protegía al ametrallador.



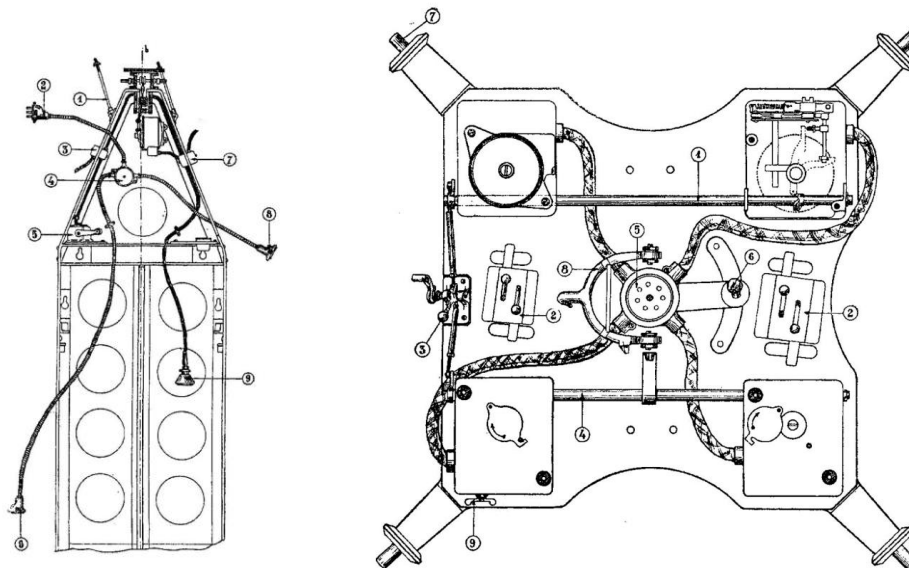
Puesto de ametralladora dorsal de un Heinkel He.111 fotografiado desde el interior del aparato. A la derecha del anillo puede adivinarse –más que verse– la Mg.15, con su cargador de doble tambor.

Las bombas iban estibadas en el interior en unos lanzabombas muy parecidos a los DESAC 250/VIII de los Ju.52, de los cuales no dejaba de ser una variante, cuya mayor diferencia con éstos era la de ser independientes, en vez de ir emparejados. Cada lanzabombas, designado ESAC/250/IX, albergaba en posición vertical una carga idéntica a la del DESAC/250/VIII; es decir, una bomba de 250 kg o 4 bombas de 50 kg o 16 de 10 kg o 4 contenedores BSK.36 con capacidad unitaria para 36 bombas incendiarias de un kilo. El lanzamiento de todas estas cargas se efectuaba eléctricamente. También disponían de un contador eléctrico que indicaba cuantas bombas iban quedando en cada pozo. Los He.111 llegados a España llevaban inicialmente el anticuado visor de bombardeo

mecánico Goerz Vizier 6V.219d, el mismo que ya vimos utilizaban los Junkers Ju.52. Los aviones recibidos con la guerra bastante más avanzada ya venían con visores electro-ópticos Bofe 1 (Bombenfernrohr 1) o las primeras versiones del Lotfe (Lotfernrohr 2C), visores estos que llegaron a reemplazar algunos de los Goerz que llevaban los He.111 más antiguos,



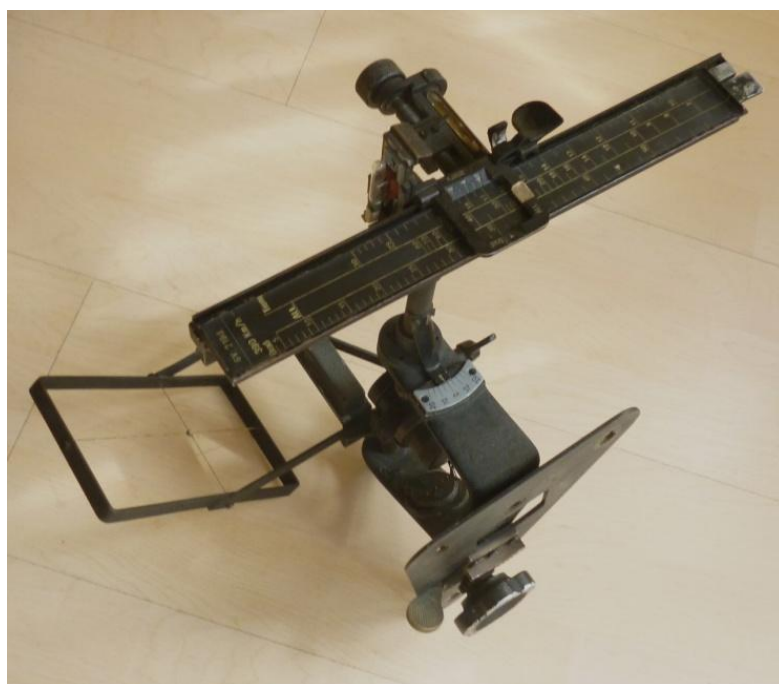
Izda.- Lanzabombas ESAC/250/IX usados por los Heinkel He.111, individualizados, como puede verse. Dcha.- Foto de un Heinkel He.111 B1 en la que se ve el puesto de ametralladora frontal, parte del cockpit y los lanzabombas ESAC/250/IX alineados frente a frente.



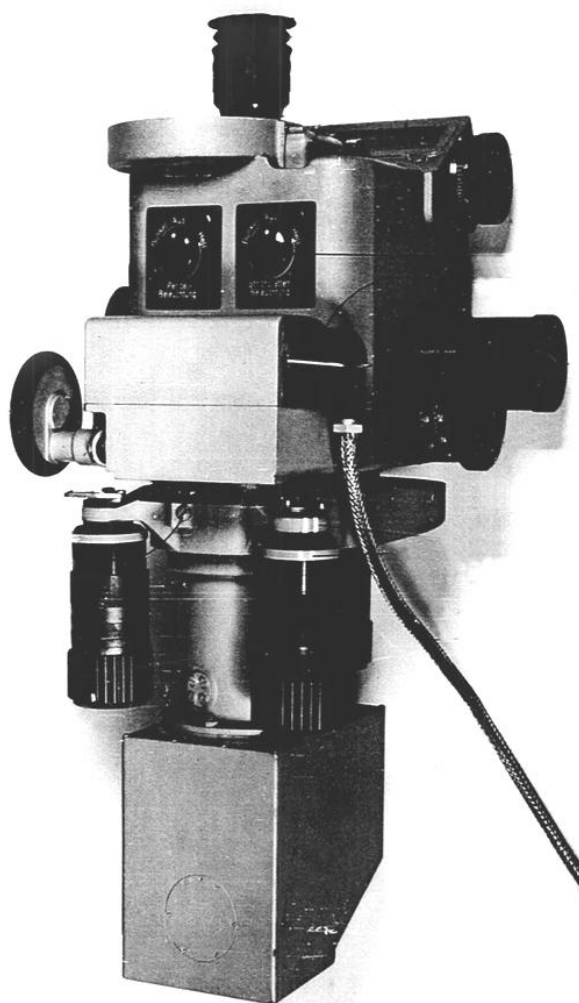
Izda.- Esquema del lanzabombas ESAC/250/IX. Dcha.- Cuadrante o suplemento necesario para emplear bombas de 50 kg o contenedores BSK 36 de incendiarias en el lanzabombas ESAC/250/IX



Heinkel He.111 B1 equipado con montaje de ametralladora GD-A 114, de Ikaria Werke y un visor de bombardeo mecánico Goerz Vizier 6V.219d.



Visor de bombardeo Goerz Vizier 6V.219d de la Colección de Guerra Civil en Asturias del Museo Etnográfico e Histórico de Grado.

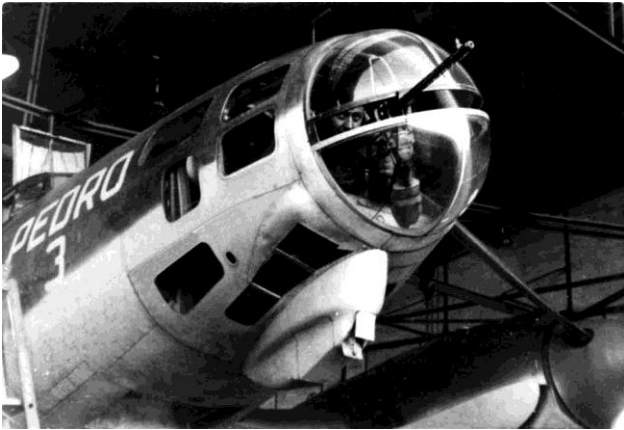


Visor electro-óptico Bofe 1.

Pasando ya concretamente a las diferencias entre los tres He.111 B-0 y los siguientes B-1 consideraremos en principio el diferente montaje de la ametralladora proel de dichas variantes. El Modelo B-0 llevaba un carril semicircular horizontal a todo lo ancho del diámetro máximo de la semiesfera acristalada que remataba la proa (10), mientras que en el B-1 y las series que le seguirían la MG.15 iba emplazada en un montaje cruciforme que sería ya definitivo: el GD-A 114, más conocido como Ikaria por el nombre de la firma que lo construía, la Ikaria Werke GmbH, de Velten (Berlín). Más adelante, aprovechando la reparación a que fueron

10 El mismo que llevaban los Heinkel He.111A vendidos a China

sometidos el 25-1 y el 25-3 tras haber sufrido sendos accidentes, les fueron sustituidos los montajes semicirculares de proa por otros del tipo Ikaria.



Izda.- Montaje semicircular de los He.111B-0. Dcha.- Montaje cruciforme Ikaria de los He.111 B-1 y siguientes.



Ambos montajes anteriores vistos desde el interior del avión. Izda. He111 B-0. Dcha. He.111 B-1



El 25-3 “Pedro 1” y el 25-1 “Pedro 2” mostrando los montajes semicirculares de la ametralladora de proa originales, con los que llegaron a España.



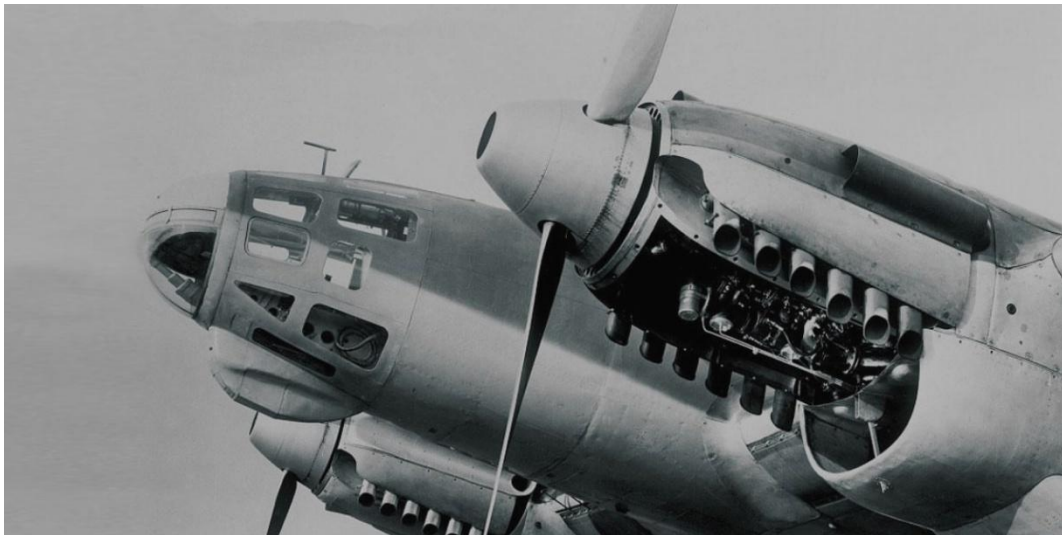
Los mismos aparatos aparecían tiempo más tarde con los montajes proeles del tipo Ikaria, que habían sustituido a los anteriores. Continuaban, no obstante, llevando los motores DB 600 Aa como sugiere la permanencia de las tomas de aire suplementarias en sus cubiertas.

Otra de las diferencias entre los tres aparatos de la variante He.111 B-0 y los de la He.111 B-1 era que unos y otros montaban motores diferentes. El B-0 iba motorizado con dos Daimler Benz DB 600Aa, en tanto que los B-1 los llevaban DB 600C. La potencia de ambos era parecida, unos 950

hp el primero y del orden de 900 hp el segundo, aunque con diferente relación en los engranajes de reducción. El aspecto externo era también muy similar, con seis tubos de escape a la vista a cada lado del motor y una generosa cubierta semicilíndrica que protegía la toma de refrigeración del carburador. Sin embargo, resulta fácil distinguirlos externamente porque los del He.111 B-0 presentaban tras la hélice dos pequeñas tomas de aire en la parte de arriba de los motores y otras dos iguales en la de abajo que, por lo visto, requería el DB 600Aa. Estas tomas suplementarias sólo las llevaban los He.111 B-0, desapareciendo en los motores posteriores de la serie 600.



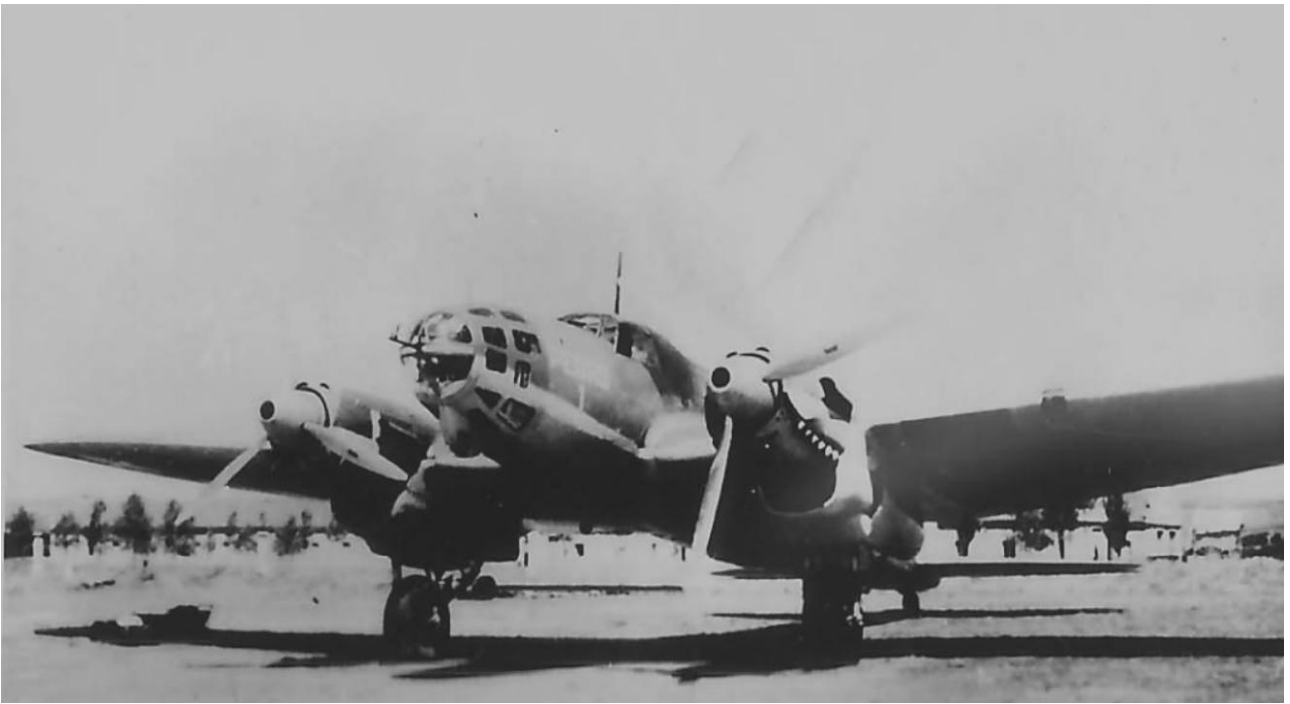
Imagen del Heinkel He.111 B-0 “Pedro 3” 25-2, mostrando en sus motores las cuatro tomas de aire suplementarias que precisaba el DB 600Aa.



Motor DB 600 Aa de un He.111 B-0



En cambio, el “Pedro 4” 25-4, como todos los que le siguieron, presentaba la carcasa del Motor DB 600C lisa -sin las tomas suplementarias- y el montaje cruciforme Ikaria de la ametralladora frontal normalizada para los He.111 de la serie B-1 y siguientes..



“Pedro 1” 25-3 (arriba) y “Pedro 2” 25-1 (abajo) mostrando las tomas de aire suplementarias de sus motores, el montaje de la ametralladora de proa semicircular y la ventilación del carburador larga, características externas de los Heinkel He.111 B-0



Los seis Heinkel He.111 de la preserie B-0, fotografiados en Alemania, con matrículas civiles. Con la misma configuración de los aparatos representados en las fotografías anteriores si bien, en esta imagen, no tienen colocadas las ametralladoras de proa.



El “Pedro 6”, con las carcasas de sus motores lisas, los tubos de escape cortos y el montaje Ikaria de la ametralladora proel es un ejemplar representativo de la variante He.111 B-1

Pero, a partir de la tercera decena de Heinkel He.111 B-1, comenzó a suministrar Alemania ejemplares del nuevo He.111 B-2 –por tanto, con la

campaña de Asturias ya finalizada- que difería de la variante anterior por el cambio de los motores DB 600C por los DB 600CG, sobrealimentados, de 1.000 hp de potencia. Con los que alcanzaba una velocidad máxima de 370 km/h y una velocidad de crucero de 345 km/h. La diferencia externa que distingue al B-1 del B-2, consiste en que en los motores de este último desaparece la cubierta semicilíndrica de la aireación del carburador, quedando ésta reducida a una simple boca dentro de un alvéolo en forma de gota de agua horizontal. Por otra parte, los tubos de escape son más largos y, por tanto, más sobresalientes.

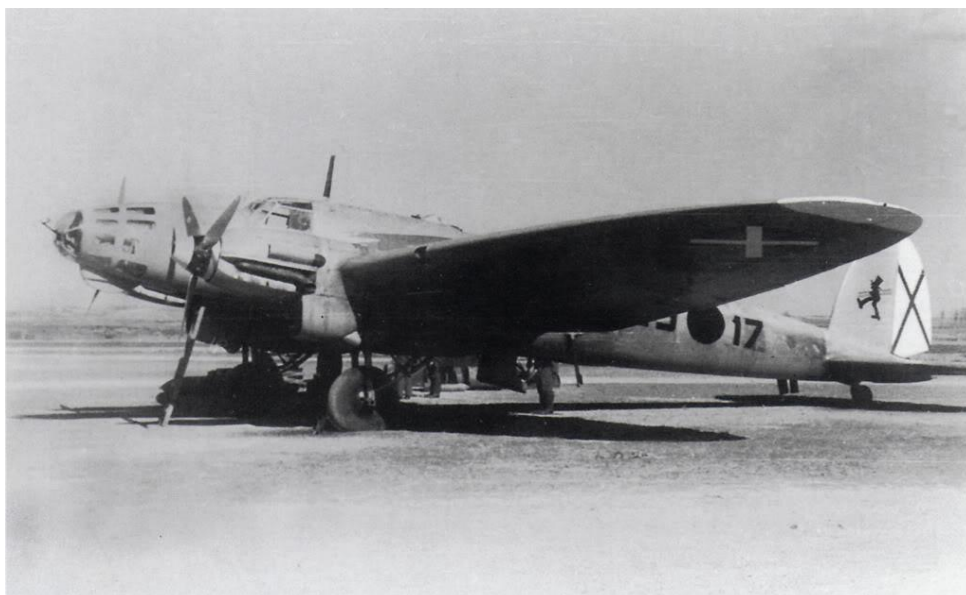


Heinkel He.111 B-2 25-38. Adviértase la toma de aire para el carburador de tamaño muy reducido y los tubos de escape más largos. El hecho de que empezaran a recibirse aparatos de la variante B-2 no quiere decir que cesaran los envíos del B-1 pues, como se ha dicho, Alemania enviaba lo que iba teniendo disponible y en España se matriculaban según el orden de recepción independientemente del modelo que fueran.



Motores DB 600 CG de un He.111 B-2

Más tarde, a partir del 25.44, cuando ya hacía tiempo que finalizara la campaña del Norte, comenzarían a llegar a España los Heinkel He.111 E – con velocidad de hasta 419 km/h y capacidad para 2.000 kg de bombas (ocho ESAC/250/IX) –, pero éstos desbordan cronológicamente los límites de este trabajo. En cualquier caso, nos encontramos con un avión “raro” que podría ser un prototipo del He-111 E, una variante de ensayo intercalada en la producción de la serie B o una recomposición realizada en España. Se trata del 25-17 que montaba unos motores con los tubos de escape reunidos en un colector único, como los llevaban los motores Junkers Jumo 211A-1 de los aviones de la serie E, pero conservaba la cubierta semi-cilíndrica larga de aireación del carburador de la serie B-1.



Heinkel He.111 matrícula 25-17 con colector para los escapes del tipo usado por la variante E, si bien mantiene la toma de refrigeración del carburador larga de la variante B-1.

La tercera diferencia a comentar entre los Heinkel He.111 B-0 y los He.111 B-1, tal vez la más importante, aunque no se aprecia desde el exterior, es que el primero montaba tan sólo cuatro lanzabombas ESAC/250/IX, con una capacidad máxima de carga de 1.000 kilos, en tanto que el segundo llevaba lanzabombas idénticos, pero en número de seis y, por tanto, podía cargar hasta un total de 1.500 kg. La más pequeña carga del He.111 B-0 queda claramente reflejada en los partes de la Legión Cóndor de las primeras acciones realizadas tras la constitución del VB/88, en los días 20, 23 y 25 de marzo de 1937, en los que los Heinkel He.111B-0 llevaban invariablemente 16 bombas de 50 kg, cuatro por cada uno de los cuatro lanzabombas. Habría, pues, que revisar los cálculos de carga de bombas que se han venido haciendo, a base de 2.000 kg. por aparato He-111, en relación a bombardeos sobre Vizcaya, pues los Heinkel empleados en ellos únicamente podían cargar como máximo 1.500 e, incluso tres de los cuales, sólo 1.000.