

47ª entrega

Presencia de nuevos aviones sobre Asturias: los Messerschmitt Bf.109A y B1

Continuando con los aviones que operaron por primera vez sobre Asturias el 26 de agosto de 1937, ha quedado dicho que los Heinkel He.111 iban escoltados por Messerschmitt Bf.109. Asimismo, quedó recogida la noticia de la llegada a España de dos prototipos de tal aparato – Bf.109 V3, *Werk-Nr.* 878, y V4, *Werk-Nr.* 810– en diciembre de 1936, que fueron matriculados respectivamente 6-2 y 6-1. El 11 de febrero de 1937, el 6-2, pilotado por el Lt. Rehahn, se estrelló al despegar del aeródromo de Cáceres resultando el aparato destruido y el piloto muerto.



Messerschmitt Bf.109, matrícula 6-1. Se trataba del prototipo V4 (*Werk Nr.* 878) que, a su llegada a España, montaba un motor Jumo 210B de 640 Hp con una hélice bipala de madera de paso fijo. Estaba armado con dos ametralladoras MG-17 de 7,92 mm de capot, sincronizadas con la hélice



El Bf.109 matrícula 6-2 era el prototipo V3 (Werk Nr. 810). Montaba un motor Jumo 210C de 640 Hp que movía una hélice tripala Schwarz que, tras romperse en un accidente, fue sustituida por una de madera de dos palas, tal como aparece en la fotografía. El armamento era idéntico al anterior. Adviértase que en sus primeros momentos en España los Bf.109 llevaban la matrícula completa detrás del círculo negro que, además, era bastante más grande de lo que sería más tarde.



Bf.109 6-3 era el prototipo V6 (Werk Nr. 880). Llegó a España motorizado con un Jumo 210D de 670 Hp con hélice de madera bipala de paso fijo. No está claro si llevaba sólo 2 ametralladoras MG-17 sobre el morro o bien tres, disparando la tercera a través del buje de la hélice; pero, al menos, venía preparado para montarlas.

Para reponerlo fue enviado desde Alemania el prototipo V.6 (*Werk-Nr.* 880), que recibió la matrícula 6-3. Estos aparatos, como prototipos que eran, presentaban y habían sido probados con distintas soluciones de armamento y motorización, aparte de otros cambios en diferentes sistemas.

A comienzos de marzo comenzaron a llegar a España quince aparatos de la serie Bf.109 A (“Anton”). El inicial fue matriculado 6-4 y operaba por primera vez el día 7, recibiendo los catorce restantes las matrículas 6-5 a 6-18, pues se respetaron las asignadas a los tres prototipos anteriores, incluida la del ya destruido 6-2. La construcción de esta serie –o, más bien, preserie– A, se ha venido negando durante mucho tiempo, entre otras razones –como la destrucción de gran parte de los documentos referentes a los mismos–, porque nunca llegaron a incorporarse a la Luftwaffe. Recientemente la infatigable labor de varios historiadores ha dado como fruto la identificación de los números de fabricación (*Werk Nr*) de diecinueve “Anton” y sus matrículas alemanas, invariablemente civiles, de los veinte o veintidós aparatos que, según diferentes testimonios, llegaron a producirse:

Werk Nr. 808, matrícula DgIIBA, motor Jumo 210D
Werk Nr. 809, matrícula D-IUDE, motor Jumo 210D
Werk Nr. 810, matrícula D-IHNY, motor Jumo 210D
Werk Nr. 883, matrícula D-ITGE, motor Jumo 210D
Werk Nr. 884, matrícula D-IXZA, motor Jumo 210D
Werk Nr. 994, matrícula D-IMRY, motor Jumo 210B
Werk Nr. 995, matrícula D-IPLA, motor Jumo 210B
Werk Nr. 996, matrícula D-IVSE, motor Jumo 210B
Werk Nr. 997, matrícula D-IZQE, motor Jumo 210D
Werk Nr. 1000, matrícula D-IMTY, motor Jumo 210D
Werk Nr. 1001, matrícula D-IPSA, motor Jumo 210B
Werk Nr. 1002, matrícula D-IQMU, motor Jumo 210B
Werk Nr. 1003, matrícula D-IVTO, motor Jumo 210B
Werk Nr. 1004, matrícula D-ILZY, motor Jumo 210B
Werk Nr. 1005, matrícula D-IJFY, motor Jumo 210D
Werk Nr. 1006, matrícula D-IBLE, motor Jumo 210D
Werk Nr. 1007, matrícula D-IHDU, motor Jumo 210D

Werk Nr. 1008, matrícula D-IYTY, motor Jumo 210D
Werk Nr. 1009, matrícula D-IOMY, motor Jumo 210D

Quince de estos aparatos fueron enviados a España, de los cuales han podido identificarse las matrículas y números de fabricación de trece: *Werk Nrs.* 883, 995, 996, 997, 1000, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008 y 1009.



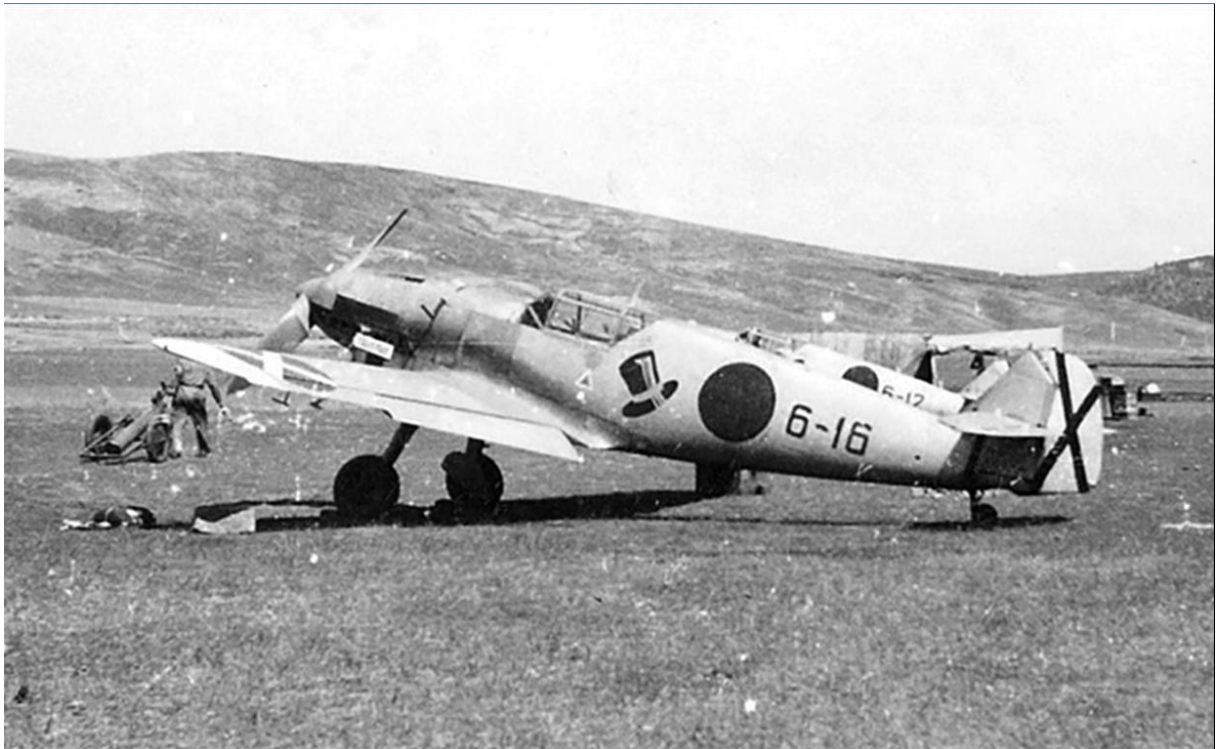
Bf.109A 6-6. Vemos como, ya integrados en la Escuadrilla 2J/88 (“Sombrero de Copa”) continuaban llevando la matrícula completa tras el círculo negro.

Eran, pues, aviones experimentales en los que resaltaban sus indiscutibles virtudes, si bien resultaban éstas penalizadas por algunas deficiencias, producto de una apresurada puesta a punto y de la poca claridad en las ideas que presidieron tanto su desarrollo como su empleo. Bien es cierto que pertenecían a una generación de aparatos nueva: interceptor de caza rápido, monoplano de ala baja Cantilever, de estructura metálica, con tren de aterrizaje plegable, cabina cerrada y ruedecilla de

cola cuya concepción sería inmediatamente adoptada de forma universal, pero también lo es que el Polikarpov I.16 –contra el que ya habían combatido en Brunete y Santander y ahora se aprestaban a hacerlo sobre Asturias– se le había adelantado más de dos años al entrar en servicio en la Fuerza Aérea Sovética (VVS) a finales de 1934 y ya perfectamente evaluado, definido su empleo y corregidos sus defectos de desarrollo– cinco meses en su presencia en combate sobre los cielos de España.

Precisamente su aparición –junto con la del biplano Polikarpov I.15– en la batalla de Madrid, en noviembre de 1936, constituyó una desagradable sorpresa para los pilotos alemanes que combatían con el bando nacional, imposibilitados de hacerles frente con los aparatos anticuados –de improviso– que poseían. Los alarmantes informes sobre aquellos remitidos a Alemania propiciaron el inmediato envío a España, en diciembre de 1936, de los dos primeros prototipos armados del Bf.109, junto con el prototipo V.3 del Heinkel He.112. Para reemplazar la pérdida del 6-2, que resultó destruido en un despegue, llegaba a primeros de marzo un tercer prototipo, el V.6, que acabaría por ser considerado el cabeza de la serie Bf.109A e, inmediata y sucesivamente, comenzaron a recibirse quince aparatos de esta serie “Anton”. Estos diecisiete Bf.109 serían asignados, a medida que iban quedando listos para el vuelo, a la 2ª Escuadrilla del J/88, al mando del Oblt. Günther Lützow, que participó con nueve aviones –mientras quedaban otros cinco en Sevilla, aún en montaje, y tres más pendientes de recepción–. en la campaña de Vizcaya. Campaña que culminaron sin sufrir una sola baja en el personal o en el material, a cambio de derribar un caza Letov S.231 y tres Polikarpov I.15 “Chato” republicanos y de averiar algunos más de estos últimos. Aunque es bien

cierto que en Vizcaya no tuvieron que combatir con los I.16 “Rata/Mosca” que aún no había subido al Norte.



Los Bf.109A 6-16 y 6-12 de la Escuadrilla 2.J/88 “Sombrero de copa” (“Cylinder Hut”). En el 6-16 se aparecía claramente la hélice bipala de madera, privativa de esta preserie.

En la batalla de Brunete intervino ya con una docena de aparatos en vuelo y en su confrontación contra los I.16 sufrió tres derribos, que le costaron la pérdida de dos aviones –el 6-4 y el 6-14– y un piloto muerto –el Uffz. Hönes– y otro prisionero –el Uffz. Haarbach–, si bien se apuntaron a cambio once I.16 derribados, aparte de algunos aviones de otros tipos.



El Bf.109A 6-10 en trabajos de colimación y sincronización de ametralladoras, probablemente en el aeródromo de Cué. A destacar que ya le ha sido cambiada la hélice original de madera por una metálica de paso variable y el buje por uno de tronco de cono perforado (Ver nota 11). Además, lleva los dígitos de la matrícula separados por el círculo negro.

Los Bf.109A montaban un motor Jumo 210/B del 640 hp o 210/D, de 670 hp que movía una hélice bipala de madera Schwarz de paso fijo (11) y pesaban cargados casi 2.000 kg, lo que nos da 3,125 o 2,985 kg (según el

11 A lo largo de la guerra, aprovechando de forma habitual periodos de reparaciones o mantenimientos, las hélices de madera les fueron sustituidas por otras metálicas VDM de paso variable. José Luis González Serrano –en el número 27 de la revista “Aeroplano”– llega a la conclusión de que no se introdujeron estos cambios, sino que algunos B.1 recibieron las matrículas de otros tantos Bf.109A destruidos. En realidad, esto lo afirma únicamente como una posible solución al enigma de que, siendo 139 el número total de los Bf.109 recibidos en España, la matrícula más alta que se les asignó fuera la 6-131. Lo que no entiendo es por qué habría de aplicarse esta práctica únicamente a los Messers, en tanto que no se hizo con ningún otro de los diversos modelos de aparatos suministrados por Alemania a la Aviación nacional y no se contempla lo que se hacía habitualmente en los aviones de otros tipos, reconstruidos tras un siniestro, en los que se sustituían determinados elementos originales por otros de mejor rendimiento de los que se disponía como repuesto o por “canibalización”.

motor que montara) por caballo de potencia del BF.109A. En tanto que el Polikarpov I.16 Tipo 5 era más ligero –1.460 kg cargado– y tenía un motor más potente: el M-25 de 700 hp, con lo que su ratio de kilogramos por caballo era de 2,086 kg.

Pese a ello, el caza alemán alcanzaba una velocidad máxima horizontal de 460 k/h en tanto que el I.16 Tipo 5 no superaba los 454 km/h. No era mucha la diferencia pero, en cambio, este último era bastante más ágil y maniobrero, a lo que contribuía no poco su corta longitud, y subía más rápido, de suerte que, perseguido por un “Anton”, podía virar en un radio mucho menor y atacarle de frente e incluso ganarle la cola mediante un “looping”, lo que hacía que el combate individual resultara muy peligroso para el Bf y el evitarlo, una actitud muy prudente. En Brunete aprendieron que no debían verse envueltos en una “pelea de perros” y que, si bien era cierto que las características del I.16 le convertían en un enemigo muy peligroso, esto ocurría en alturas en torno a los 3.000 metros. No lo era, en cambio, a mayor altitud, en la que el I.16 iba perdiendo rápidamente prestaciones hasta el punto de no poder alcanzar el techo del Bf.109. Esta circunstancia se convertiría en la gran ventaja del caza alemán que adoptaría una táctica consistente en acechar al enemigo a una altitud en la que resultaba inaccesible a la espera de sorprender a la formación adversaria desprevenida o a que algún enemigo que quedara aislado, para atacar en un fuerte picado, ametrallarles en una pasada y romper el contacto, continuando el picado en el que era más rápido que el I.16 –al que frenaba la gran superficie frontal de su motor en estrella– para recuperar a continuación su techo y repetir la maniobra.

El “Anton” iba armado con dos ametralladoras de montaje manual (12) MG.17 de 7,92 mm de calibre montadas sobre el morro, con 500 disparos cada una y cadencia de tiro que superaba en muy poco los 1.000 d.p.m.; armamento escaso pero, de momento, suficiente pues el de sus adversarios era parecido. Concretamente, los “Rata” Tipo 5 llevaban en cada ala una ametralladora ShKAS de 7,62 mm con 750 cartuchos, capaz de disparar 1.500/1.800 disparos por minuto. Dicho así, podía considerarse superior el armamento del aparato soviético pero no lo era tanto porque las alas del I.16 no tenían suficiente resistencia para evitar la vibración de las máquinas en fuego lo que aumentaba la dispersión del tiro que, ya en principio, era mayor que la del alemán por ir emplazadas mucho más separadas; por otra parte, la puntería se efectuaba en el I.16 Tipo 5 mediante un colimador tubular OP-1, inferior a los visores réflex que montaban los Bf.109A, del modelo Revi 3C o, algunos, del más moderno Revi C/12B.

Originalmente se había previsto instalar en el Bf.109A un lanzabombas vertical interno Elvemag 5 C-10, capaz para cinco bombas de 10 kilos pero, tras unas primeras pruebas, se desistió definitivamente de su empleo.

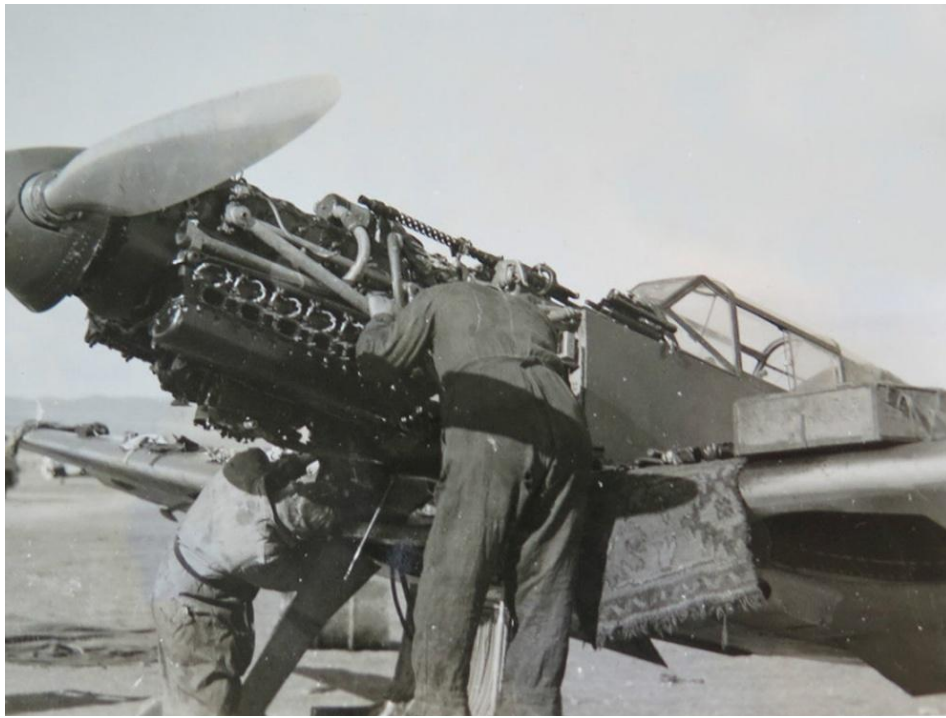
12 El sistema electro-neumático EPAD 17 de montaje de las ametralladoras aún se encontraba en estado experimental cuando llegaron a España los Bf.109A. Más adelante, cuando las siguientes series comenzaron a recibirse con el EPAD 17 montado de fábrica, a varios -si no a todos- los “Anton” supervivientes les fue cambiado el sistema de montaje manual por el automático.



Ametralladora MG.17 de 7,92 mm (8x57 Mauser). Por aquel entonces la ametralladora estándar de los Bf.109 como arma de capot sincronizada con la hélice.



Dos ametralladoras MG.17 expuestas en la posición en que iban colocadas sobre el morro del avión, adviértanse los depósitos de las cintas y las tolvas de expulsión de las vainas vacías. (Foto Museo de la Academia Básica del Aire, León)



Vista de un Bf.109 sometido a revisión. Se aprecia claramente el posicionamiento de la MG.17 izquierda.



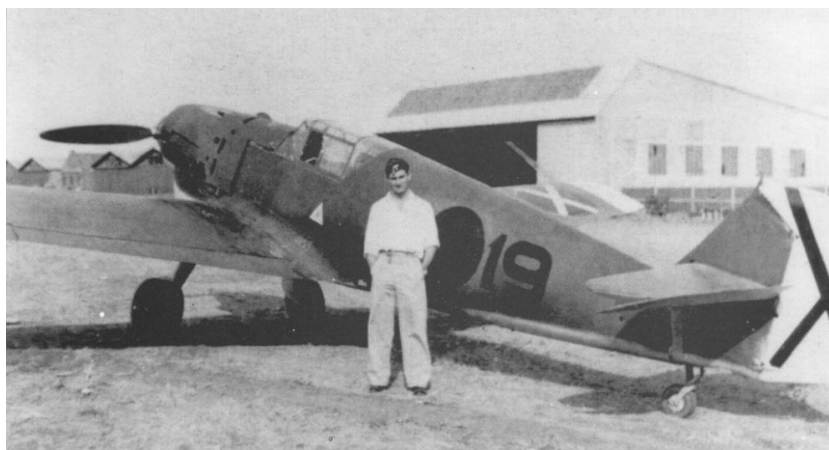
(Izda.). Cockpit de un Bf.109 mostrando el visor reflex Revi C/12B para la puntería de las ametralladoras (con el cristal apenas visible a causa de la transparencia). (Dcha) El más primitivo visor réflex Revi 3C que asimismo montaban algunos de los Bf.109A que operaron en España.

Asimismo, se tenían previsto desde un principio montarles aparatos radiotransmisores, pero a España, tanto los Bf.109A como los B-1, llegaron sin ellos. En definitiva, estos aviones estaban muy lejos aún de lo

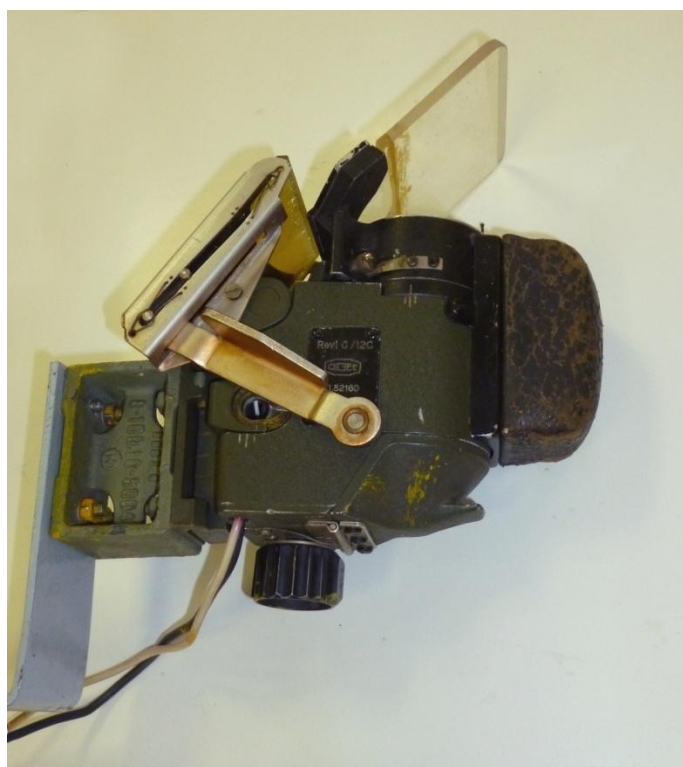
que serían los Bf.109E, que empezarían a operar con la Aviación nacional a comienzos de 1939, y no digamos de los Me.109 que combatieron en la 2ª G.M.

A mediados de julio comenzaron a llegar, despiezados, los primeros Bf.109 B-1 de una partida que se compondría de 26 aparatos. Su mayor diferencia con la versión anterior era que éstos venían provistos de una hélice de dos palas, metálica VDM9-11072, tipo Hamilton, de paso variable (13). Presentaba ésta ventajas tan evidentes que, como se ha dicho, iría aplicándose a los aparatos de la variante A en sustitución de la hélice de madera. Montaban motores Jumo 210 Da/Ea, con mejoras respecto al modelo anterior, como la sobrealimentación de dos etapas, que proporcionaba 680 Hp a nivel del mar, con los que alcanzaba una velocidad máxima de 465 km/h. El armamento de estos aparatos había sido aumentado a tres ametralladoras MG-17, disparando la tercera a través del buje de la hélice; sin embargo, esta última dio problemas de sobrecalentamiento y vibraciones que indujeron a no montarla en algunos de los aviones o a retirarla en otros que ya disponían de ella. Sólo una parte de los Bf.109 B-1 mantuvo la tercera MG-17, aunque todos estaban preparados para recibirla. El visor réflex de puntería Revi C/12C que montaba también incorporaba algunas mejoras respecto de los anteriores modelos.

13 Como quiera que los Bf.109 de hélice de madera habían sido confundidos con los B-1, cuando llegaron los auténticos B-1 con hélice metálica tipo Hamilton, se les aplicó para distinguirlos de los anteriores la designación B-2 que, al parecer, no llegó a existir oficialmente como tal subvariante.



El 6-19 en La Virgen del Camino. Fue el primer Bf.109B-1 llegado a España ya con la hélice metálica tipo Hamilton de origen.



(Izda.) Cabina de un Bf.109 B-1 en la que destaca el visor réflex Revi C/12C.
(Dcha.) Detalle de un ejemplar de este visor conservado en el Museo de la Academia
Básica del Aire, en León

Estas dos variantes del Bf.109 –la A (“Anton”) y la B (“Berta”/”Bruno”)– serían las únicas que combatieron en los cielos de Asturias.