

## 48ª entrega

### **Presencia de nuevos aviones sobre Asturias: los Dornier Do.17 E1 y F1**

Nos queda por tratar un tercer avión que tuvo su bautismo de fuego sobre Asturias el 26 de agosto. Se trata del Dornier Do.17 que formaría parte de uno de los cuartetos –escuadrillas– del VB/88. Su llegada a España fue algo más tardía que la de los otros dos modelos que componían el citado Grupo VB/88 debido a que, como se viene insistiendo, aún no estaban del todo listos por tratarse de ejemplares experimentales, y sólo podían enviarse a la Legión Cóndor conforme iban quedando operativos. Así, cuando llegaron a Sevilla a mediados de febrero del 37 los aparatos con los que se organizaría el Grupo Experimental, únicamente se recibió un Do.17E que fue matriculado 27-3. El 27 por ser el número asignado en España a este tipo de aparato y el 3 por estar aguardando la llegada inminente de los otros aviones que completarían la patrulla o escuadrilla E-27. Hasta el 7/8 de marzo no llegarían a Sevilla el 27-2 “Pablo 2” y el 27-1 “Pablo1”, mientras que el 27-4 “Pablo 4” aún tardaría un mes en incorporarse a la escuadrilla, pues se recibió en España en torno al 6 de abril.

En realidad, Alemania enviaría al VB/88 Dornier Do.17 de dos variantes: la Do.17 E-1, de bombardeo, y la Do.17 F-1, de reconocimiento estratégico; si bien no se distinguían externamente, pues la diferencia entre ellas consistía en que la versión E-1 iba provista de lanzabombas internos, en tanto que éstos eran sustituidos por cámaras fotográficas en la F-1. Precisamente esa dificultad para poder distinguir a unos de otros dio pie a una serie de teorías contrapuestas, siendo yo –creo– el primero en enfocar el tema en la dirección correcta en un artículo sobre los Do.17 que

publiqué en la Revista Española de Historia Militar en el ya lejano año 2012 (14). Por aquel entonces la versión en circulación más admitida era que los Do.17 de bombardeo eran los que presentaban un bulbo en la parte inferior derecha para proteger el visor de puntería, mientras que aquellos que no lo llevaban eran los Dornier de reconocimiento. El problema es que los cuatro primeros que llegaron a España carecían de tal bulbo y, no obstante, eran bombarderos E-1 y como tales fueron empleados continuamente en misiones de bombardeo y, además, siempre con la carga máxima de 500 kg. de bombas que admitían. Estudiando el tema, llegué a la conclusión de que efectivamente era imprescindible que los bombarderos dispusieran de un visor de puntería pero no necesariamente del bulbo sobresaliente de protección, dependiendo del tipo de visor que montaran. Con ello creo que dejaba claro el asunto, al tiempo que eliminaba el dato que hasta entonces se había utilizado para distinguir a unos de otros. En resumidas cuentas, si llevaban el bulbo, eran Do.17 E-1, pero si no lo llevaban no tenía que serlo necesariamente y podían ser tanto E-1 como F-1. Volveremos sobre el tema cuando se trate el armamento de estos aparatos.

El Do.17 tenía una silueta super-estilizada que le valdría el sobre nombre de “Lápiz volador”. Bimotor, de fuselaje monocasco metálico, con morro acristalado, doble deriva, tren de aterrizaje eclipsable, ruedecilla de cola, provisto de radio... era el arquetipo de la nueva generación de aviones que comenzaba a imponerse, dejando de golpe obsoletos a todos sus predecesores. Montaba dos motores BMW VI 7,3 de 750 Hp con los

---

14 Artemio Mortera. “Dornier DO.17E/F en la Guerra Civil española. Confusión y especulaciones”. R.E.H.M., números 134 y 135. Octubre/Noviembre de 2012

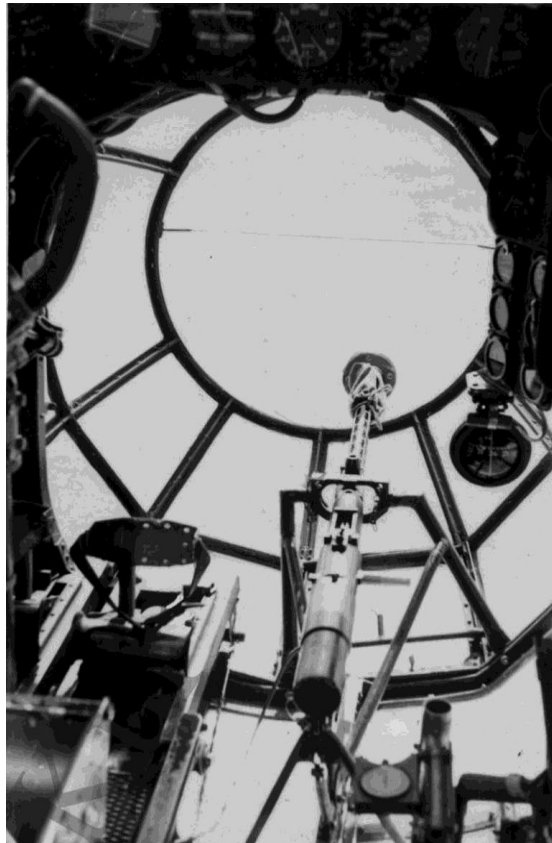
que alcanzaba una velocidad máxima de 355 km/h y una de crucero de 330.

Iba armado con tres ametralladoras MG.15 de 7,92 mm en los puestos tradicionales dorsal, ventral y proel y, hasta la publicación de mi citado artículo que vio la luz en la R.E.H.M., siempre se había afirmado que esta última iba emplazada en el cristal derecho del parabrisas, como, así, ocurriría más tarde. Pero lo cierto es que los primeros aparatos construidos –entre ellos, por supuesto, los llegados a España– montaban la MG.15 de proa en un afuste semirrígido sujeto al piso de la cabina, asomando apenas por la cristalera del morro, por lo que había pasado desapercibida, ya que resultaba difícil distinguirla en la mayoría de las fotos. Más tarde y, en general, aprovechando reparaciones –pues los Do.17, que aún no estaban totalmente a punto, sufrieron numerosos accidentes, tanto en España como en Alemania–, se les iría sustituyendo el montaje semirrígido del morro, por el de rótula en el parabrisas.



Ametralladora de proa de un Do.17 E-1 en montaje semirrígido. A la derecha de ella, algo retrasado, se ve el visor de bombardeo Goerz Vizier 6V.219d que montaban los primeros bombarderos Do.17 E-1 llegados a España

Los mencionados accidentes suelen achacarse a fallos del sistema hidráulico. Lo cierto es que son numerosas las fotos de aviones siniestrados en los aeródromos en el momento del aterrizaje. Dichas fotografías parecen todas iguales: toma de tierra sobre la panza con las hélices dobladas al golpear en el suelo (15) y, en algunos de ellos, los más violentos, rotura del fuselaje. El caso es que imágenes similares se encuentran asimismo con notable frecuencia entre las tomadas por la Luftwaffe a los Do.17 que por esas mismas fechas tenía en servicio, lo que parece confirmar que el problema persistía de forma endémica sin solucionar.



Otra vista de la MG.15 montada en la proa de un Do.17 E-1 sobre montaje fijo. El tubo vertical que se aprecia en el ángulo inferior derecho es el soporte del visor Goerz que, en este caso, se pierde por la derecha del encuadre.

---

15 También son frecuentes las fotos de accidentes provocados por fallo de una sola pata del tren de aterrizaje



Vista externa del emplazamiento de la MG.15 de proa sobre montaje fijo. El avión es el 27-24 –“Papa’s Liebling” –, uno de los últimos Do.17 E-1 llegados a España.



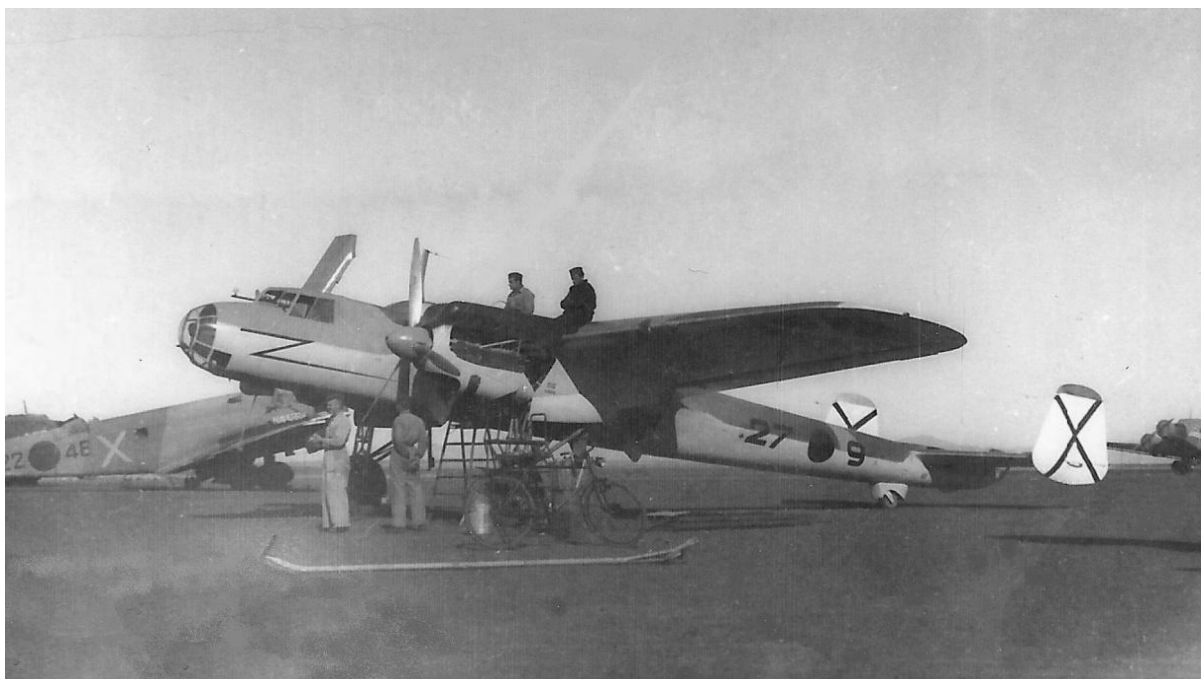
El Do.17 E-1 27-7 –“Gato Erizado” – nos muestra desde el exterior el emplazamiento de la ametralladora de proa. Obsérvese que la boca del arma apenas sobresale de la cristalera del morro.

El montaje semi-rígido de la ametralladora de proa sería sustituido – pasando la MG.15 a una rótula en el parabrisas derecho– en varios de los Do.17; al menos, en los 27-7, 27-8 y 27-9, de entre los que combatieron en Asturias, y en los 27-13, 27-14, y probablemente en los 27-20, 27-24 y 27-25, entre los que llegaron más tarde.

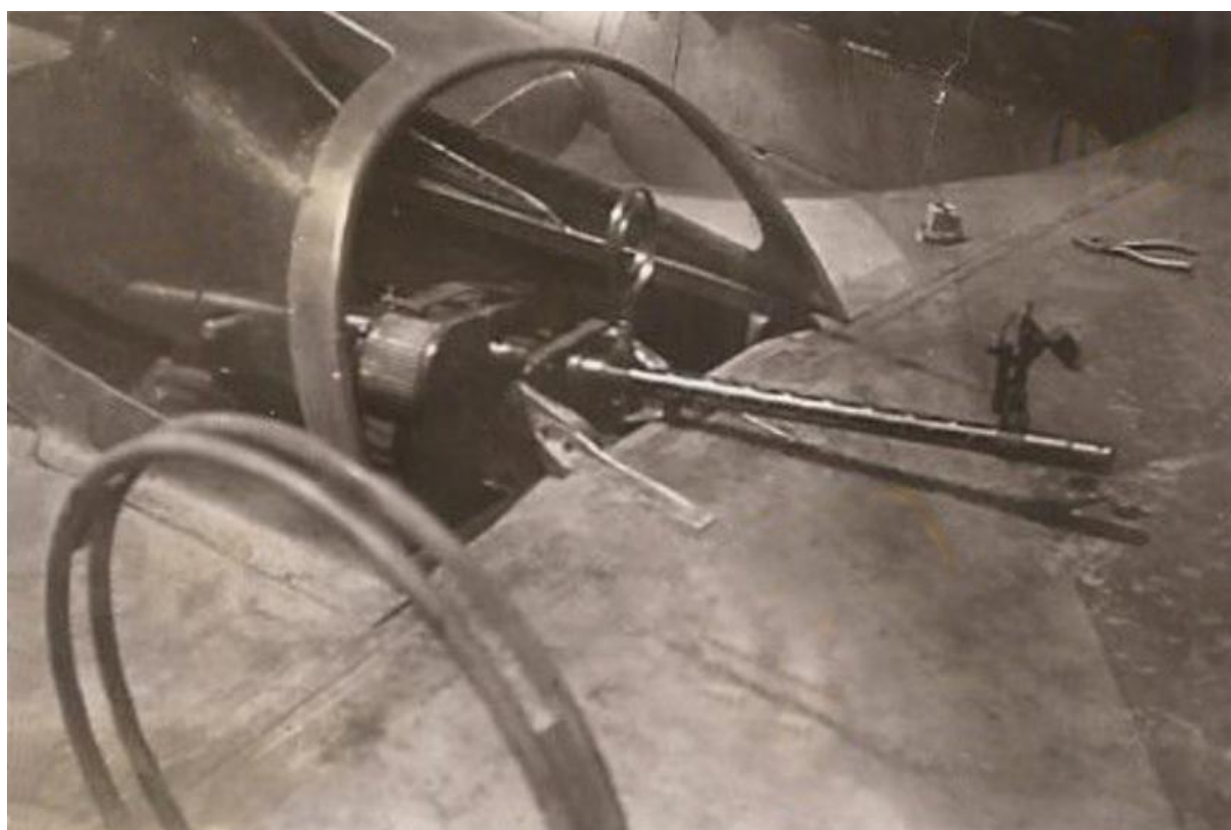


Como ejemplo para ilustrar el cambio de ubicación de la ametralladora de proa, se han seleccionado dos fotos del 27-14 al que vemos, arriba, con la ametralladora en el montaje semi-rígido (elegida por su calidad, que nos deja ver perfectamente la MG.15 con el doble tambor de alimentación colocado) y, abajo, con ella en el parabrisas.





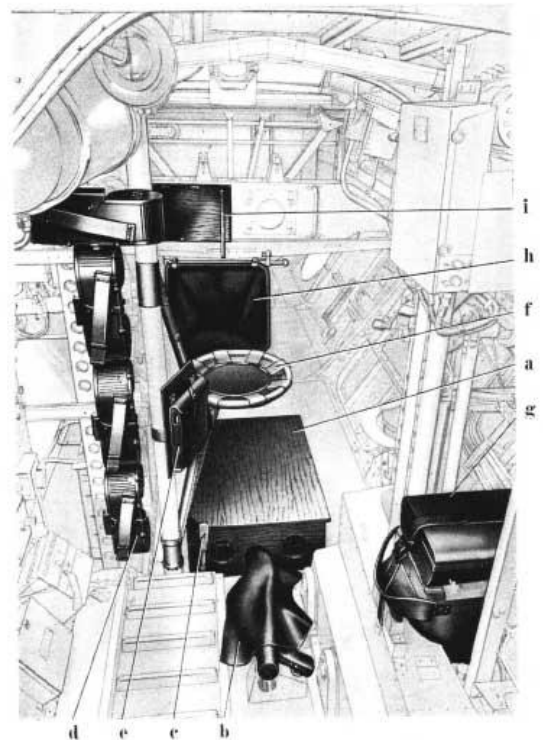
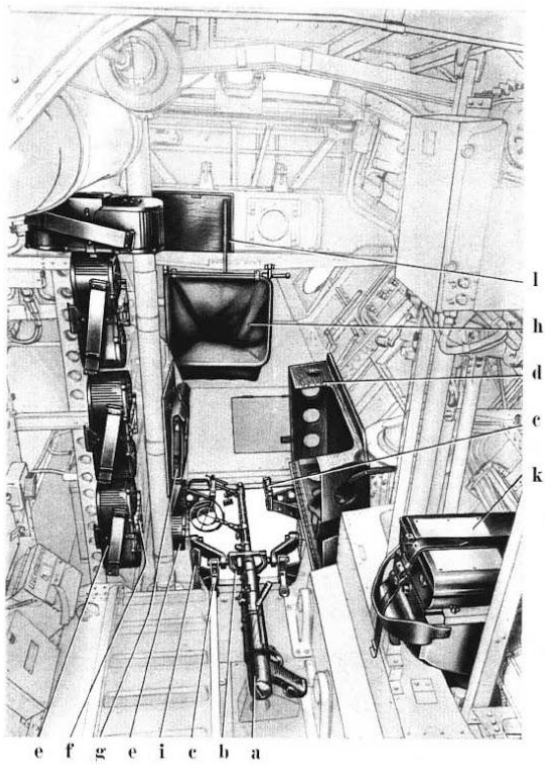
El 27-9 es el único Do.17 del que conozco imágenes que muestran la permanencia simultánea –al menos, durante algún tiempo– de las dos ametralladoras: la de proa y la del parabrisas.



Vista exterior del puesto de ametralladora dorsal de un Do.17. Resulta ostensible que la MG.15 no disponía precisamente de un gran ángulo de tiro: desde luego, no podía disparar en modo alguno hacia adelante.



Puesto de ametralladora dorsal de un Do.17 E/F fotografiado desde el interior del aparato.



Puesto de ametralladora ventral de un Do.17. A la izda. abierto, listo para el empleo de la MG.15; a la dcha. cerrado.

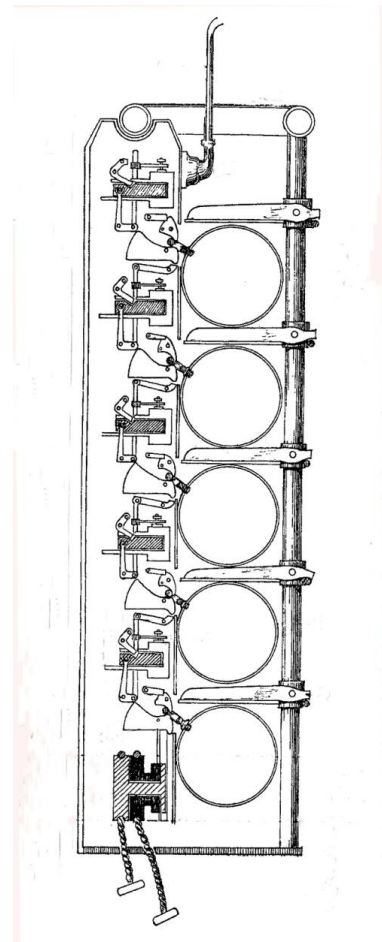
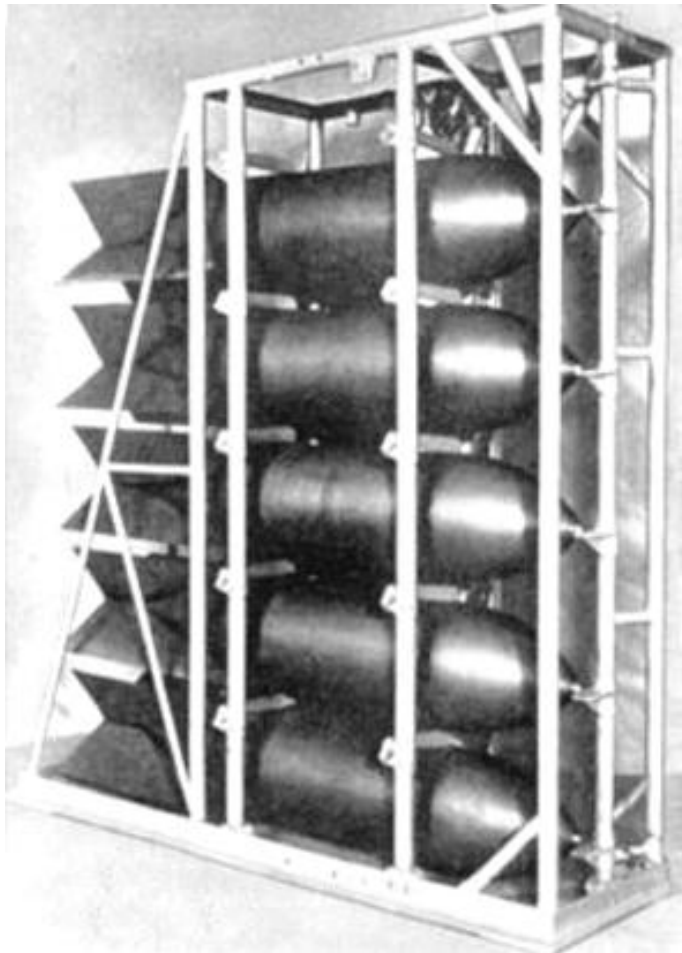


En cuanto al armamento ofensivo, ya se ha comentado que su carga máxima de bombas era de 500 kg. que se repartían en dos lanzabombas internos horizontales Maga 5. C-50, cada uno de los cuales podía albergar 5 bombas de 50 kilos o 20 bombas de 10 kilos, en contenedores de 4, o bien cinco contenedores BSK.42, con un total de 210 bombas incendiarias B.1 E de un kilo. En el citado artículo de la R.E.H.M. escribí en su día que también podía llevar dos bombas SC/250, suponiendo erróneamente que las cinco de 50 kg de cada lanzabombas podían sustituirse por una de 250. No es así. No vale la equivalencia de peso; simplemente, no cabían en el lanzabombas.

El contenedor de bombas incendiarias funcionaba igual que el empleado por los Ju-52 y los He.111, pero admitía 42 bombas en lugar de 36.



El 27-7 fotografiado ante los diferentes tipos de bombas que podía llevar; SC/50, de 50 kilos; SC/10 de 10 kilos y contenedores para bombas B 1 E de un kilo.

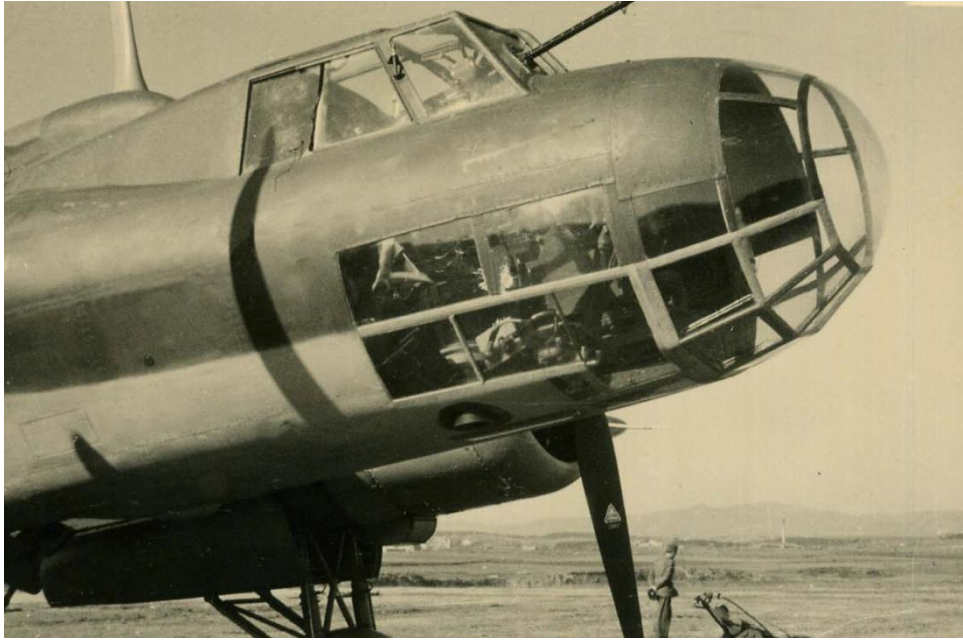


Lanzabombas horizontal Maga 5. C-50 y su corte esquemático frontal. El Do.17 E llevaba uno a cada lado de la bahía de bombas. Como bombardero no era una gran cosa.

Los visores de puntería que traían los primeros Do.17 llegados a España eran, al igual que en los restantes bombarderos suministrados por Alemania, los Goerz Vizier 6V.219d que, más tarde, irían reemplazando por visores electro-ópticos Bofe 1 o Lotfernrohr 2C. Para éstos se precisaba el bulbo bajo la cabina, pues ambos tenían un tubo vertical que sobresalía al exterior por la parte baja del morro. En cambio el 6V.219D, mecánico, utilizaba una retícula metálica rectangular que permitía apuntar al blanco en posición oblicua a través de los cristales del morro desde el interior del aparato. Hay fotografías del Do.17 27-25 en el que aparece el avión en unas, con el bulbo para el visor y en otras sin él, lo que sugiere la posibilidad de colocarlo o retirarlo con una cierta facilidad.



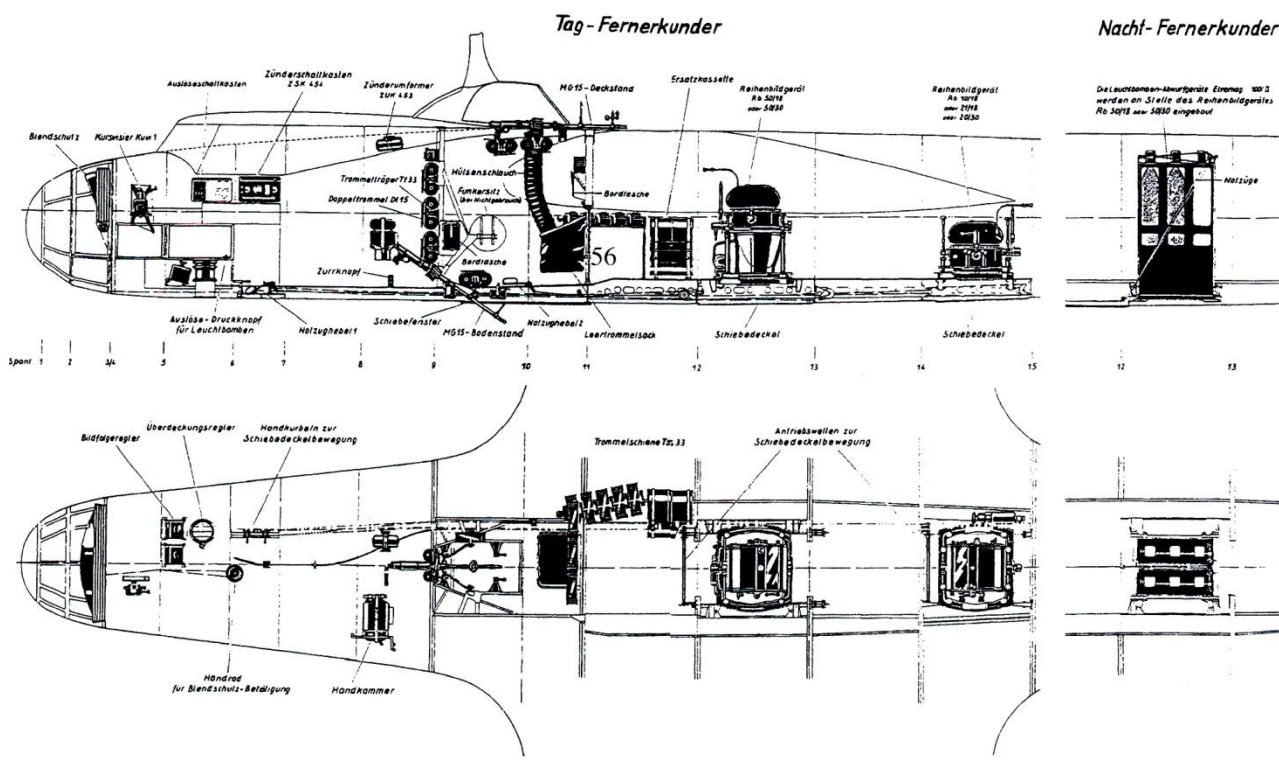
El observador-bombardero de un Do.17 ajusta la puntería de su visor Goerz 6V.219d para localizar el objetivo, presumiblemente próximo.



Fotografías de dos Dornier Do.17 de la Legión Cóndor equipados con visores electro-  
ópticos. Al estar tomadas desde el exterior no permiten apreciar los detalles necesarios  
para precisar su modelo. Adviértase que al aparato de la foto superior no se le ha  
instalado aún el bulbo protector.

En cuanto a la versión de reconocimiento –el Do.17 F-1– ya se ha  
comentado la dificultad para identificarlo, pues externamente no presentan  
diferencias con los E-1. Es más; salvo de los tres primeros, hay fotografías  
de los veinticuatro restantes hasta los veintisiete que llegaron a España,

mostrando el bulbo del visor de bombardeo que llevaron al menos en algún momento de su vida operativa; incluso del 27-4.



Cortes de perfil y planta de un Do.17 F-1, mostrando las tres cámaras fotográficas, los dos puestos de ametralladoras, superior e inferior (es curioso que no incluya el puesto de proa que, al menos en España, montaba habitualmente su MG.15) y, en recuadro aparte, el lanzabombas para iluminantes que podía colocarse en lugar de la cámara de mayor tamaño

Por lo demás, la diferencia entre una y otra versión, consistía en que a los aparatos de reconocimiento se les habían retirado los lanzabombas Maga, sustituyéndolos por dos cámaras fotográficas verticales de control remoto –una Zeiss Rb 50/18 y otra Rb 10/18 o Rb 21/18, algo más pequeña–; tales cámaras serían reemplazadas más adelante por los modelos más modernos Rb 50/30 y Rb 20/30, pero eso ocurriría ya en 1938, cuando la guerra en Asturias hacía tiempo que había finalizado. Disponían, además los Do.17 F-1 de una tercera cámara de manejo manual

entre la cabina y el puesto de ametrallador ventral destinada a la obtención de fotografías oblicuas.

Como aún quedaba espacio en el interior del fuselaje, se aprovechó para dotarles de depósitos de combustible suplementarios internos, que les proporcionaban un mayor radio de acción.

La cámara más grande –la Rb 50/18– podía sustituirse por un lanzabombas vertical Elvemag 100 con capacidad para seis bombas de iluminación LC 50 F, con el fin de señalar, como *pathfinder*, los objetivos a otros bombarderos en operaciones nocturnas

