

Heinkel He 112 en España Camuflajes y marcas

por Manuel Conde Benítez



Heinkel He 112 en España

Camuflajes y marcas

Por
Manuel Conde Benítez

Publicado por primera vez en octubre de 2009
Última actualización Abril de 2010



GÉNESIS

En 1933 el Ministerio del Aire Alemán (RLM) emitió un concurso para el futuro caza estándar de la Fuerza Aérea Alemana (Luftwaffe). De los distintos prototipos presentados, quedaron finalistas dos: El ganador final del concurso, el Messerschmitt Bf 109 y el He 112 de la firma Heinkel.

Aunque para muchos el prototipo de Heinkel superaba al de Messerschmitt, finalmente el RLM se decidió por el otro candidato. En plena carrera armamentística, sin duda el menor precio y la facilidad de producción del Bf 109 inclinaron la balanza a su favor.

PRIMER PROTOTIPO EN ESPAÑA. V3

Se ha especulado durante muchos años sobre si el primer He 112 llegado a España era el V6 (sexto prototipo) o el V4 (cuarto prototipo) El investigador José Luís González Serrano ha encontrado recientemente documentos originales de la Legión Cóndor en los que se indica que se trataba del tercer prototipo, el V3, con matrícula civil D-IDMO. Inmediatamente hubo sido descargado del buque que lo transportó fue montado y enviado al Grupo Experimental de Caza de la Legión Cóndor.

Debido sin duda a su armamento, un cañón de 20mm que disparaba a través del buje de la hélice, un armamento formidable para un avión de la época, se le utilizó para misiones de ataque al suelo. Fue volado exclusivamente por personal alemán, excepto por un vuelo de pruebas de 25 minutos del as español Joaquín García Morato.

Se le tienen acreditadas la destrucción de varios blindados republicanos. Es precisamente a la vuelta de una misión de combate, el 19 de julio de 1937, cuando recibe fuego enemigo, y tras parársele el motor queda destrozado tras una toma de emergencia. Afortunadamente el piloto, Max Schulz, consigue salvar la vida. Al avión se le consideró irreparable. Fue dado de baja y devuelto a Alemania.

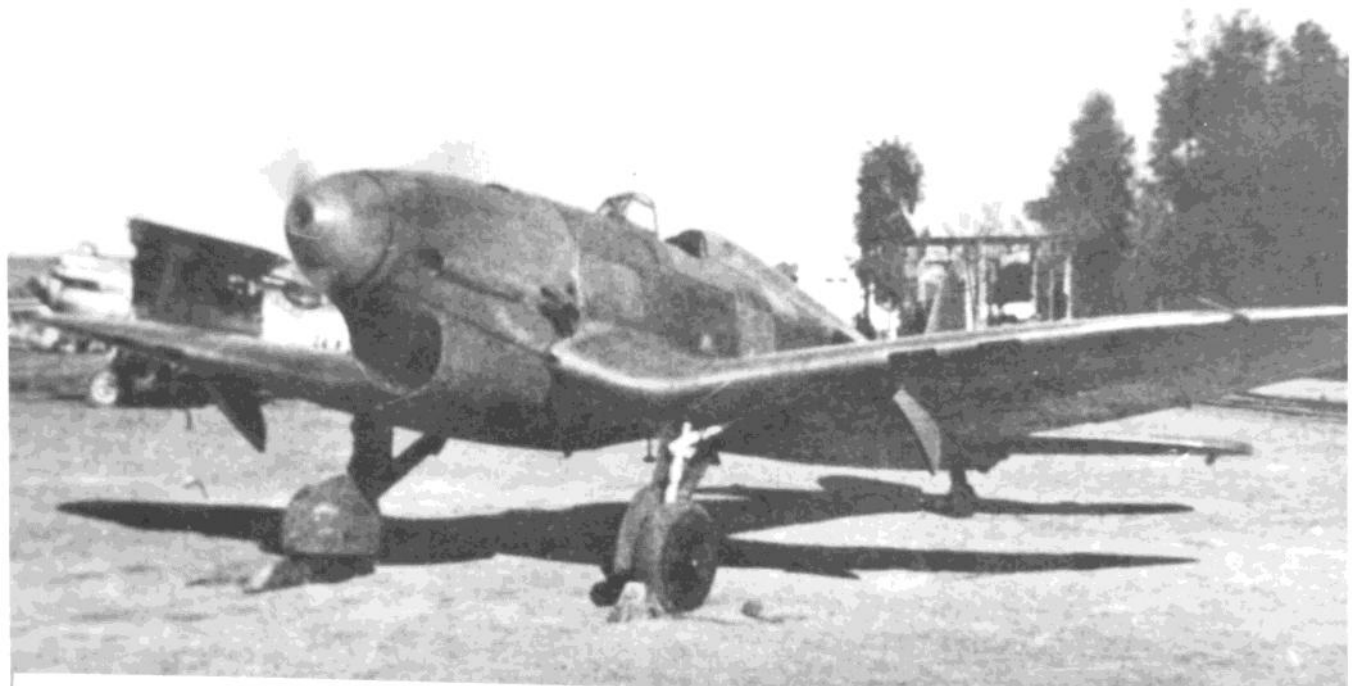


V3. Con hélice tripala Se observa claramente el círculo negro bajo el ala y las dos líneas negras paralelas

Foto archivo de David Gesalí

V3 fotografiado en Tablada. Las únicas marcas visibles son las dos líneas negras bajo las alas.

Foto archivo de Juan Arráez Cerdá



V3. En esta foto se observan varios detalles con mucha claridad: las dos líneas negras paralelas; el círculo negro con aspa blanca de gran tamaño que cubre parcialmente la punta blanca de las alas y el círculo negro en el fuselaje.

Foto de subasta en Ebay. Autor desconocido



V3 estrellado. Obsérvese las diferentes tonalidades en las alas y fuselaje, así como los grandes círculos negros con aspa blanca tapados parcialmente por la punta blanca de las alas.

Foto Juan Arráez Cerdá

COLORES Y MARCAS DEL V3

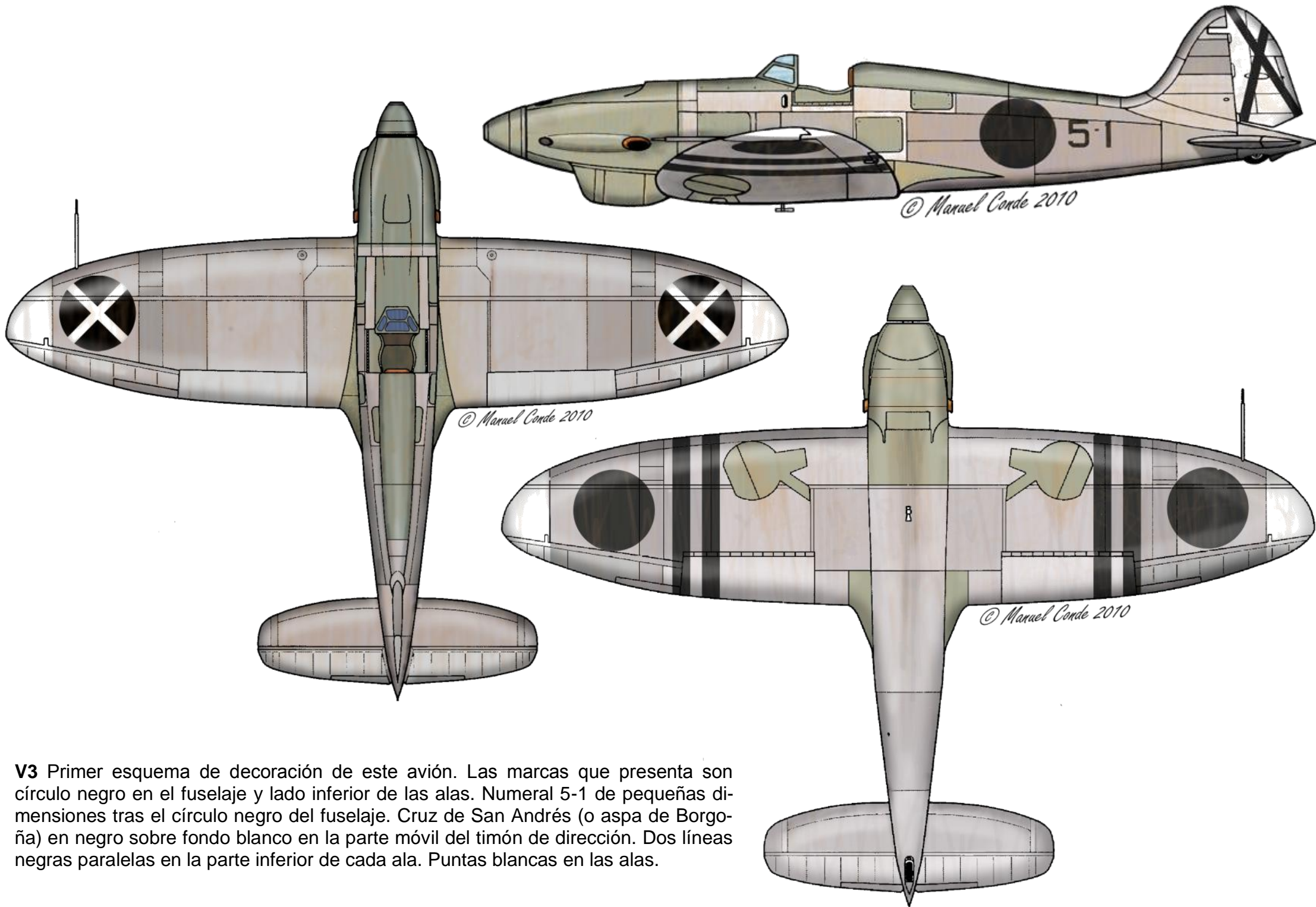
Ha sido éste aparato más complejo a la hora de determinar su decoración, ya que las fuentes no eran claras, y las distintas fotos existentes no aclaraban lo suficiente. Afortunadamente hace poco han aparecido a la venta en Ebay unas magníficas fotos en la que se ve el acabado con mucha claridad.

El avión estaba en su mayor parte en metal natural, con grandes diferencias de tonalidad de unos paneles a otros. El capó, varias tapas de registro y algunos paneles aparecen pintados, probablemente en RLM-02.

En cuanto a las marcas, en un primer momento recibe las siguientes:

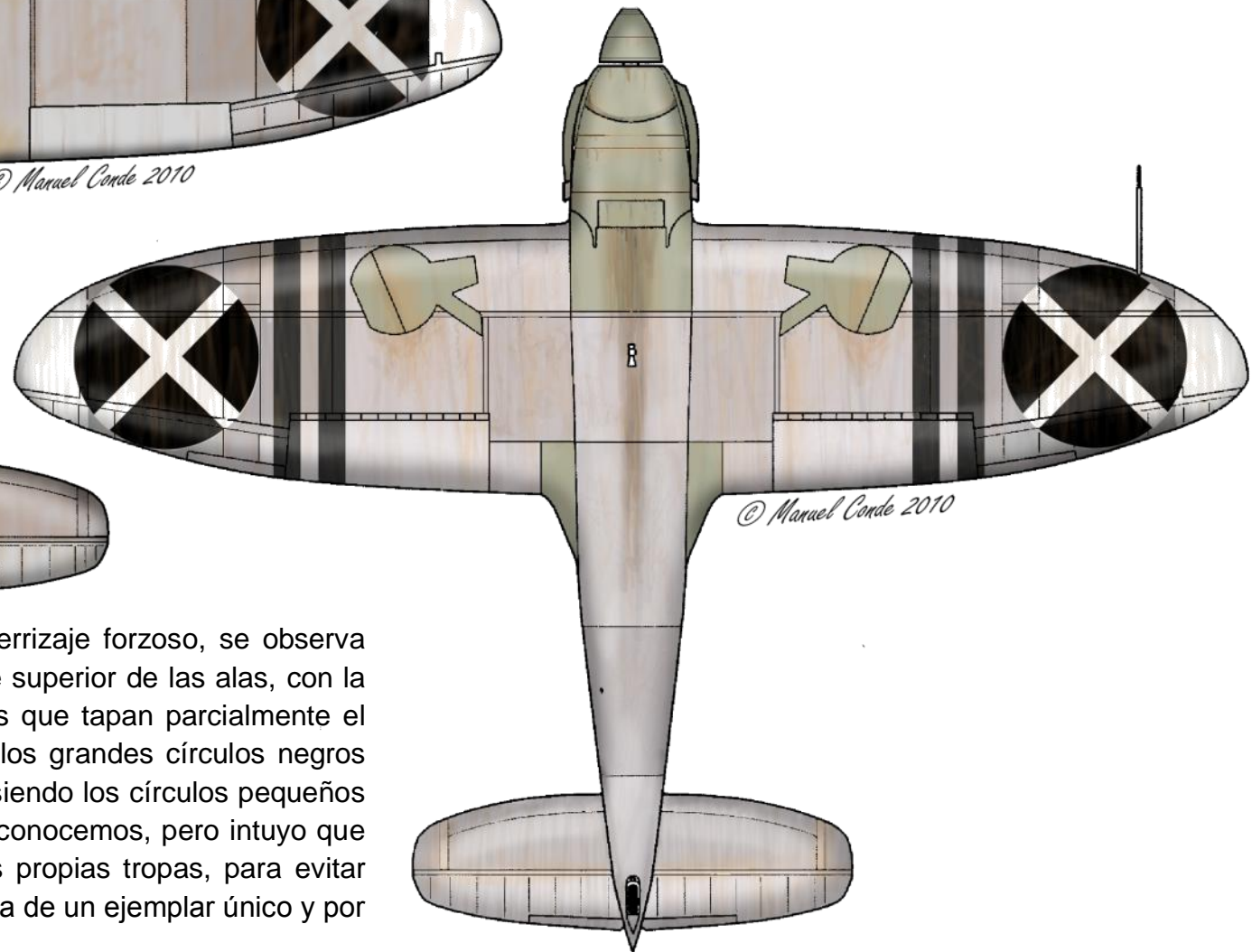
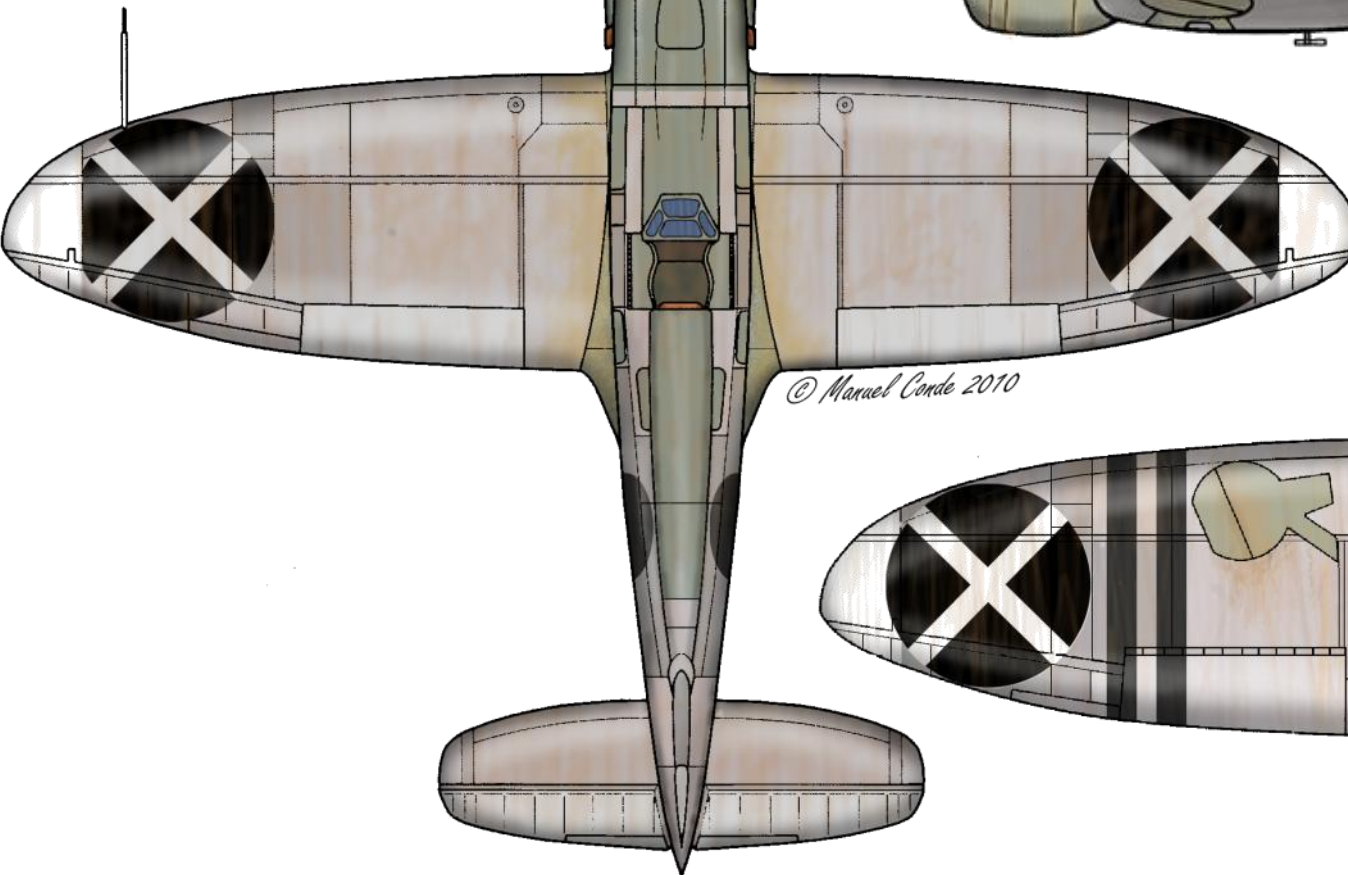
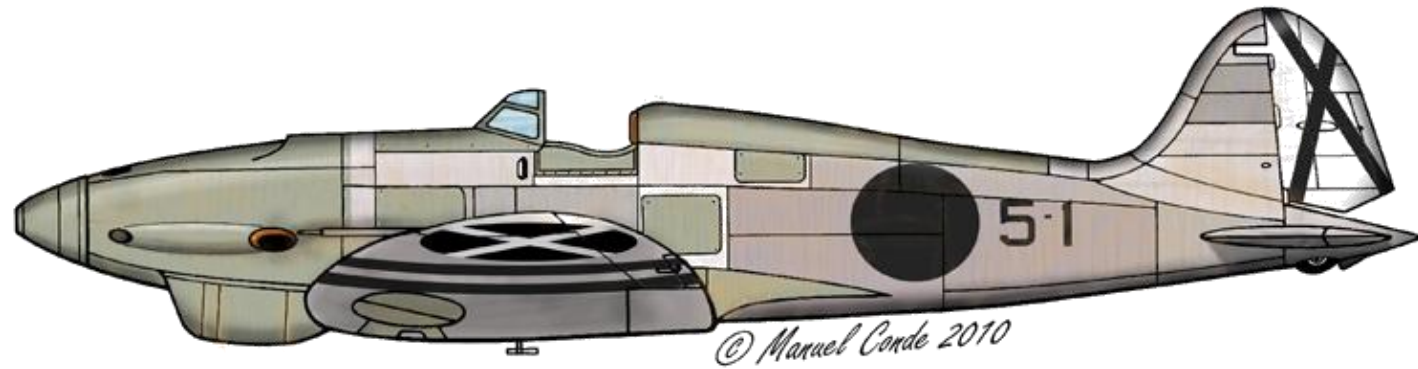
- Parte móvil del timón de dirección blanco con cruz de San Andrés en negro.
- Círculos negros en la parte inferior de las alas y fuselaje.
- Círculos negros con aspa blanca en parte superior de las alas.
- Numeral 5-1 de pequeño tamaño detrás del círculo negro del fuselaje.
- Punta de las alas blancas tanto en la parte superior como en la inferior.
- Dos líneas negras paralelas en la parte inferior de cada ala.

En un momento posterior los círculos de las alas fueron sustituidos por otros de mayor tamaño con aspa blanca en su interior. Como particularidad, los círculos de la parte inferior tapan parte de la punta blanca del ala, mientras que en la parte superior, es la punta blanca la que tapa parte de círculo. Son con estas marcas con las que aparece en el momento de ser derribado.



V3 Primer esquema de decoración de este avión. Las marcas que presenta son círculo negro en el fuselaje y lado inferior de las alas. Numeral 5-1 de pequeñas dimensiones tras el círculo negro del fuselaje. Cruz de San Andrés (o aspa de Borgoña) en negro sobre fondo blanco en la parte móvil del timón de dirección. Dos líneas negras paralelas en la parte inferior de cada ala. Puntas blancas en las alas.

V3 En otra foto, aparecida a la venta en Ebay, aparecen los círculos negros de las alas sustituidos por otros de mayor tamaño con la cruz de San Andrés en blanco en su interior. Al ser de mayor tamaño tapan parcialmente la punta blanca de las alas en su parte inferior.



En la foto existente del aparato destruido tras su aterrizaje forzoso, se observa también grandes círculos con aspa blanca en la parte superior de las alas, con la diferencia que son las puntas blancas de las alas las que tapan parcialmente el círculo negro. De este hecho se puede deducir que los grandes círculos negros con aspas blancas era el esquema final del aparato, siendo los círculos pequeños negros el inicial. La fecha y motivo del cambio lo desconecemos, pero intuyo que pretendiese hacer más reconocible el aparato a las propias tropas, para evitar que fuera víctima de “fuego amigo” dado que se trataba de un ejemplar único y por tanto poco conocido.

SEGUNDO PROTOTIPO EN ESPAÑA. V9

El siguiente prototipo en llegar a España fue el V9 (noveno prototipo), que es prácticamente idéntico a los ejemplares de serie. En este caso no llega asignado a la Legión Cóndor, sino que viene dentro de una gira organizada por el fabricante por diversos países europeos en busca de clientes para su exportación. ¿y que mejor cliente que uno inmerso en plena guerra?

Fue traído a España en vuelo por el capitán Harro Harder en abril de 1938, participando en acciones de guerra, siempre en misiones de ataque al suelo, como su predecesor, tanto con su armamento fijo de dos ametralladoras y dos cañones, como con bombas de fragmentación.

El aparato fue testado por varios pilotos españoles, llevándose una impresión muy positiva del mismo, e informando favorablemente sobre su compra. Sin duda alguna representaba un importante salto cualitativo respecto al Fiat Cr.32 usado mayoritariamente por la Aviación Nacional. Posteriormente fue destruido en un vuelo de demostración en Hungría.

De las varias fotos que tenemos de este ejemplar en España llaman la atención varias cosas. En todas aparece sin el mástil de la antena y con hélice bipala, mientras que en todas las fotos que hay de su gira por otros países aparece con dicho mástil y hélice tripala.

Existen al menos tres fotografías en las que aún no se le ha pintado el numeral en el fuselaje, y donde se aprecian grandes manchas de humo en el tubo de escape (inusual en estos aparatos) además de grandes manchas en la parte trasera del fuselaje, quizás producido por derrames de aceite o una mala combustión.

Recibió el enigmático código 8-2. Extraño porque el 5 era el número asignado a este modelo de aparato por la Aviación Nacional, debiendo haberle correspondido el 5-2.

Varios detalles lo diferencian del resto de unidades recibidas por España:

- El pequeño montante de la parte trasera de la cúpula, no presente en los aparatos de serie recibidos por España.
- La zona negra en forma de punta de flecha pintada en color negro en la zona inmediatamente posterior al tubo de escape. Solo visible en las fotos en España y Suiza
- Un orificio redondo en la tapa de acceso a las ametralladoras. Apparentemente una salida de aire.



Izquierda. V.9 fotografiado por Otto Schmidt en el aeródromo de La Senia en verano de 1938. Se observan el logotipo del fabricante en las palas de la hélice, la zona negra junto al escape del motor y las puntas blancas de las alas entre otros detalles.

Copyright 2010 by Helmut Schmidt



Arriba. V9. Imagen del V9 con la cruz de palos en el fuselaje.

Foto archivo de Juan Arráez Cerdá



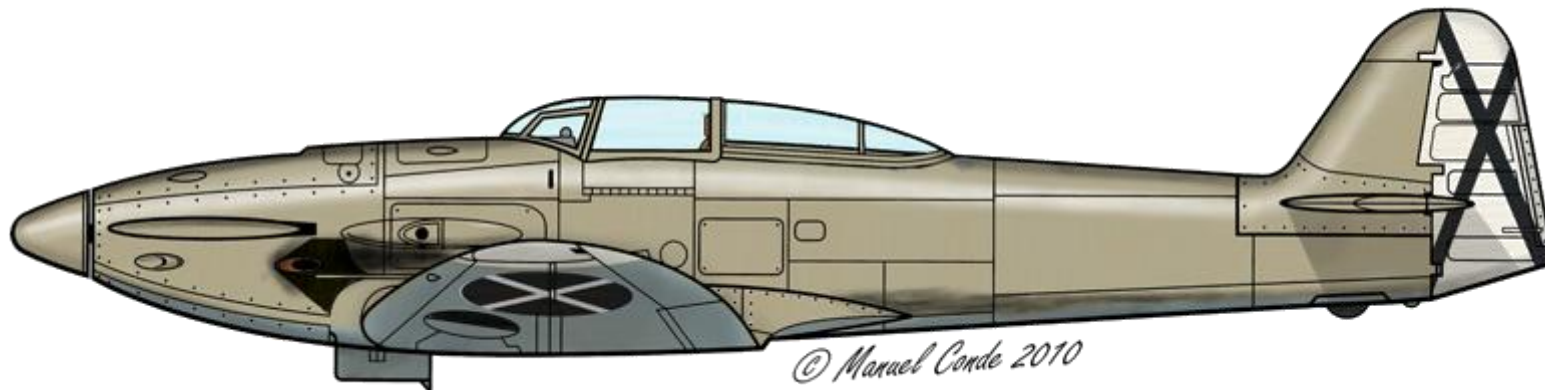
Arriba. V9. Otra magnífica fotografía tomada por Otto Schmidt en el aeródromo de La Senia en verano de 1938. Bajo la portezuela abatible de la cabina se observa la tapa del depósito de combustible abierta.

Copyright 2010 by Helmut Schmidt

COLORES Y MARCAS DEL V9

Llegó este aparato a España pintado en gris verdoso RLM 02 o gris claro RLM 63 (algunos autores dicen que se trataba del mismo color) en la parte superior y gris azulado RLM 65 en la inferior. Sus marcajes son los siguientes:

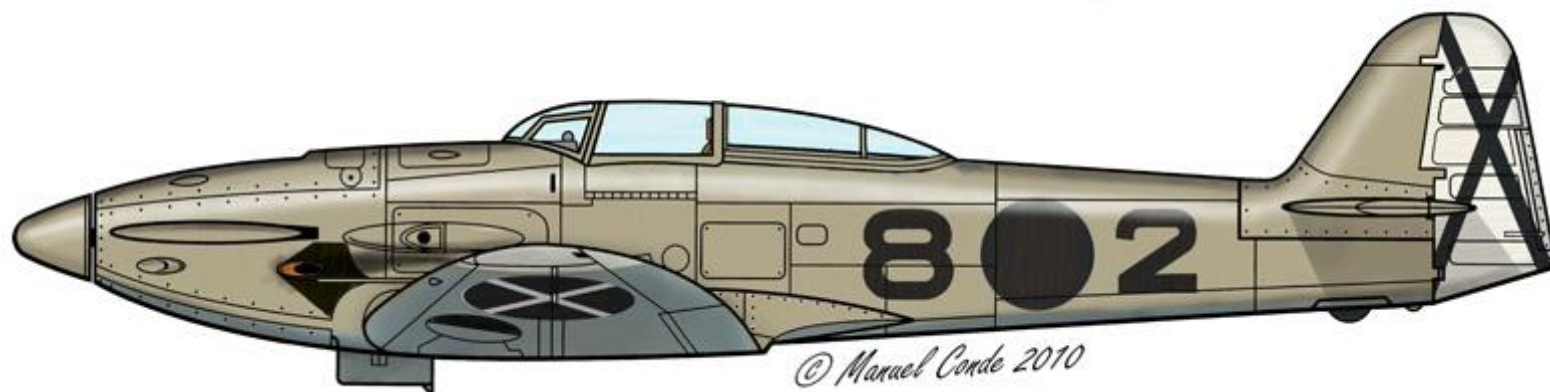
- Circulo negro a cada lado del fuselaje. En un momento posterior con una Hakenkreuz o Cruz de Palos dentro, y más tarde con una esvástica blanca en su interior (emblema personal de Harro Harder)
- Numeral 8-2
- Puntas de alas en blanco, tanto en el intradós como el extradós.
- Círculos negros en las alas con aspa blanca en su interior
- Parte móvil del timón de dirección blanco con cruz de San Andrés en Blanco
- Zona negra en forma de punta de flecha en la salida del escape del motor.



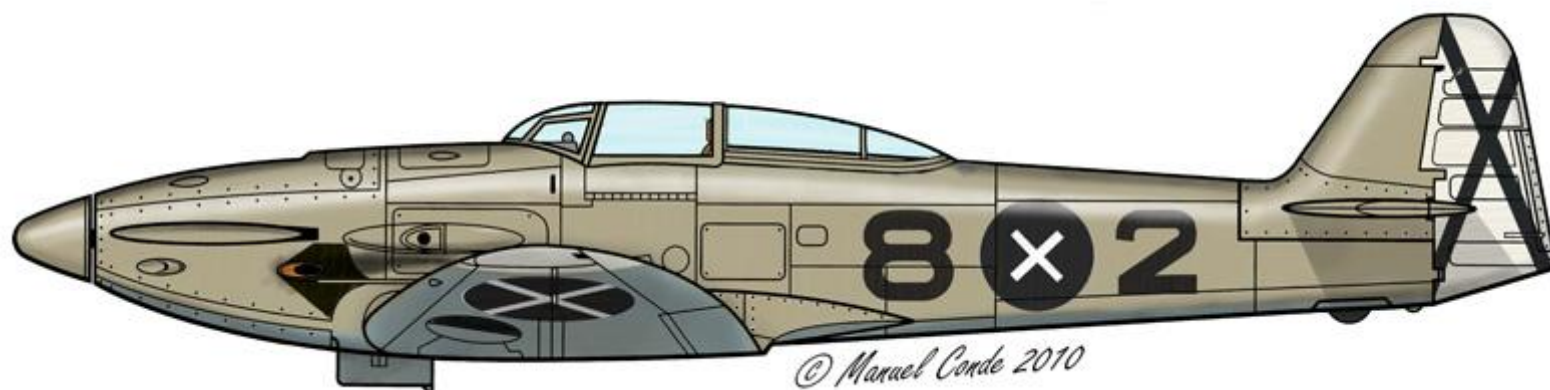
V9 Llegó este aparato a España camuflado en gris RLM 02 en la parte superior y gris azulado RLM 65 en la inferior. Existen varias fotografías en las que aún no se le ha pintado el numeral en el fuselaje, y donde se aprecian grandes manchas de humo en el tubo de escape (inusual en estos aparatos), además de grandes manchas en la parte trasera del fuselaje, quizás producido por derrames de aceite o una mala combustión.

Porta en las alas círculos negros con aspa blanca, y puntas alares en blanco. Parte móvil del timón de dirección en blanco con aspa negra. Zona pintada en negro en forma de punta de flecha en las salidas de los escapes.

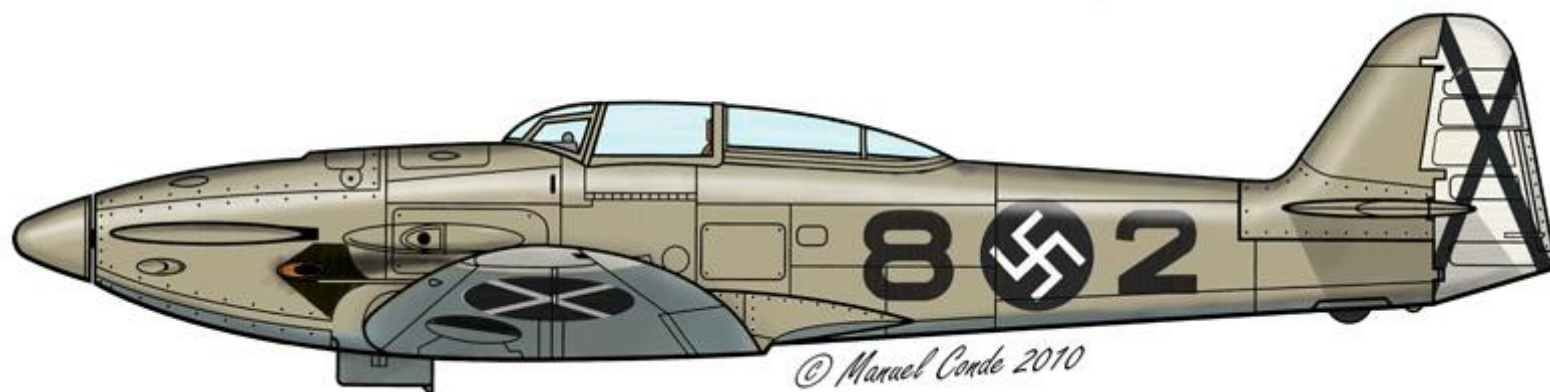
V9 Fotografiado ya con el extraño numeral 8-2 en el fuselaje separados por un círculo negro



V9 El círculo negro porta ahora una Hakenkreuz o Cruz de Palos. Es el único He 112 en recibir esta marca.



V9 La esvástica blanca es el emblema personal de su piloto, el capitán Harro Harder, y aparece en sustitución de la Cruz de Palos.



AVIONES DE SERIE

Los distintos autores discrepan en cuantos ejemplares llegaron a España, oscilando según los diversos investigadores entre los 18 y 19, numerados desde el 5-51 al 5-68 o 5-69, aunque de éste último, aún habiendo testimonio escrito de su existencia e incluso su número de fabricación (2066), no se le conocen fotografías ni constancia de vuelos u horas de servicio. El historiador Juan Arráez afirma que fueron 18 más el V9, que se quedó en España con la numeración 5-51, lo que haría el total de 19. Sin embargo, como comenté anteriormente, hay una serie de diferencias entre el V9 y los aviones de serie, y el 5-51, del que tenemos varias fotos, no presenta ninguna de ellas. El historiador José Luís González Serrano, hace una detallada, y para mi definitiva, exposición de los pedidos hechos y recibidos de fábrica, en los que totaliza los 19 ejemplares. Para él, después de una amplia investigación en archivos oficiales, son sin lugar a dudas 19 aparatos, de los que 18 serían operativos y uno, el 5-69, destinado a ser fuente de repuestos para los demás.

Dejando su número aparte, ya que este trabajo ni es ni pretende ser de investigación, y siguiendo lo publicado por José Luís González Serrano, un primer lote de dos unidades llegó en noviembre de 1938. Son los numerados 5-51 y 5-52.

Son asignados inicialmente al grupo de caza 5-G-5, estando destinados a formar la segunda escuadrilla de este grupo, estando la primera integrada por los Bf 109. Pero esta situación durará muy poco, ya que en diciembre de 1938 el 5-G-5 es agregado a la 7ª Escuadra (de caza), de reciente creación fusionando los grupos 2-G-3 y 3-G-3 equipados ambos con Fiat Cr.32. La nueva unidad adopta el emblema de la Patrulla Azul de García Morato que lucirá en los timones de todos sus aviones.

Un segundo lote de fábrica fue recibido en enero de 1939, y estaba compuesto de 6 unidades. Son los numerados desde el 5-53 a 5-58.

Por último, a finales de enero o principio de febrero llegan otras siete unidades, numeradas de 5-59 a 5-65, completando así el primer pedido de 15 unidades

La primera salida operativa se produce el 19 de enero de 1939, y en ésta, el capitán Miguel García Pardo, a los mandos del 5-54 derriba un Polikarpov I-16 republicano. Será éste el único avión derribado por un He 112 en la Guerra Civil, cuyo final está ya muy próximo, por lo que las misiones de guerra de este tipo de avión serán muy escasas.

Finalizado el conflicto, son destinados al 27 Grupo de Caza del Regimiento Mixto nº2, junto con los Fiat G-50, con sede en el aeródromo de Nador o Tauima, que con ambos nombres era conocido, muy próximo a Melilla.

A finales de 1939 o principios de 1940 se recibieron de fábrica los últimos 4 ejemplares, correspondiente al segundo pedido, matriculados 5-66 a 5-69, y que llegaron a Nador en abril de 1940.

Quiero destacar aquí el escaso uso de estos aviones, producido por la falta de combustible, repuestos y mano de obra especializada en su mantenimiento. Así, no es raro encontrarnos casos de aparatos que permanecen en taller durante periodos muy largos, hasta de cuatro años (5-51), probablemente esperando la canibalización de alguna pieza proveniente de algún ejemplar irreparable. Estos problemas provocaron que el número de ejemplares operativos fuera disminuyendo progresivamente a lo largo de la década de los cuarenta.

A pesar de todo, y ante la imposibilidad de disponer de modelos más modernos, en 1948 son destinados al 23 Regimiento de Caza en Reus, junto con los Bf 109 supervivientes. El traslado de estos aparatos a la península fue lento, por los problemas citados anteriormente y para empeorar las cosas varios de ellos se perdieron durante sus vuelos de traslado, como ya iremos exponiendo más adelante.

El 19 de noviembre de 1952 se produce el último vuelo de un He 112 en el mundo. Tras una parada de motor y la subsiguiente toma de emergencia en el municipio de Aldeanueva, en Guadalajara, el C3.51(ex 5-51) queda severamente dañado, no siendo posible su reparación. Aquí finaliza la historia de este bello avión. Lástima que ninguno de ellos se salvara del desguace para ocupar hoy día un lugar de honor en nuestro Museo del Aire.



En esta imagen se aprecia el robusto y ancho tren de aterrizaje.

Foto Miguel Entrena, archivo de Gonzalo Ávila



Nótese la tonalidad del color rojo del cono de la hélice y el timón. En segundo plano otros He 112 y He 111.

Foto archivo Canario Azaola



Magnífica imagen de la forma de las alas del He 112, con un marcado diédrico.

Foto González de la Fuente. Archivo de Gonzalo Ávila

COLORES Y MARCAS DE LOS AVIONES DE SERIE

Los aviones de serie vienen en gris claro RLM63 en las superficies superiores y azul claro RLM65 en las inferiores.

Los dos primeros ejemplares recibieron las siguientes marcas:

- Puntas de las alas blancas tanto en intradós como en extradós.
- Círculo negro con aspa blanca en las alas tanto en intradós como en extradós
- Timón de dirección blanco con aspa negra
- En el fuselaje matrícula compuesta por un 5, que es indicativo asignado para este avión y el número individual 51 y 52, ambos separados por un círculo negro.

Al ser destinados a la Escuadra de Caza, se hicieron los siguientes cambios:

- Se pintó el emblema de la Patrulla Azul en la cola.
- Se pintó el yugo y las flechas (coloquialmente conocido como cangrejo) en color blanco sobre los círculos negros del fuselaje.

Al llegar el resto de ejemplares hasta completar el primer pedido de 15 unidades:

- Se pintan de igual forma que ya estaban los dos anteriores
- Los número individuales van del 53 al 65
- Se dividen en dos escuadrillas, una de 7 ejemplares (5-52 al 5-58) y otra de 8 (5-51 y 5-59 al 5-65), pintándose en amarillo la mitad delantera del cono de la hélice y la parte superior de la cola a la primera escuadrilla y en rojo a la segunda.

Al pasar destinados a Nador/Tarima (Marruecos Español):

- Se sustituye el emblema de la Patrulla Azul por el del 27 Grupo de Caza, consistente en un galgo saltando hacia arriba a través de un círculo, todo en negro. Como curiosidad, el emblema aplicado a los Fiat G.50 de la misma unidad era en blanco y con el galgo saltando hacia abajo.

A principios de 1940 llegan a Nador las 4 unidades correspondientes al segundo pedido hecho a la casa Heinkel, son los numerados 5-66 a 5-69. No he podido encontrar fotos de ninguno de ellos en estos primeros momentos, por lo que desconozco en que colores llegaron, o si portaron las marcas rojas o amarillas de la primera y segunda escuadrilla.

A mediados de 1940, y a medida que pasaban por revisión, se les fue aplicando un camuflaje idéntico al que portaban otras muchas aeronaves militares españolas en ese momento, que no era otro que el astillado alemán de pre-guerra, además de aplicarles nuevas normativas sobre emblemas, quedando de la siguiente manera:

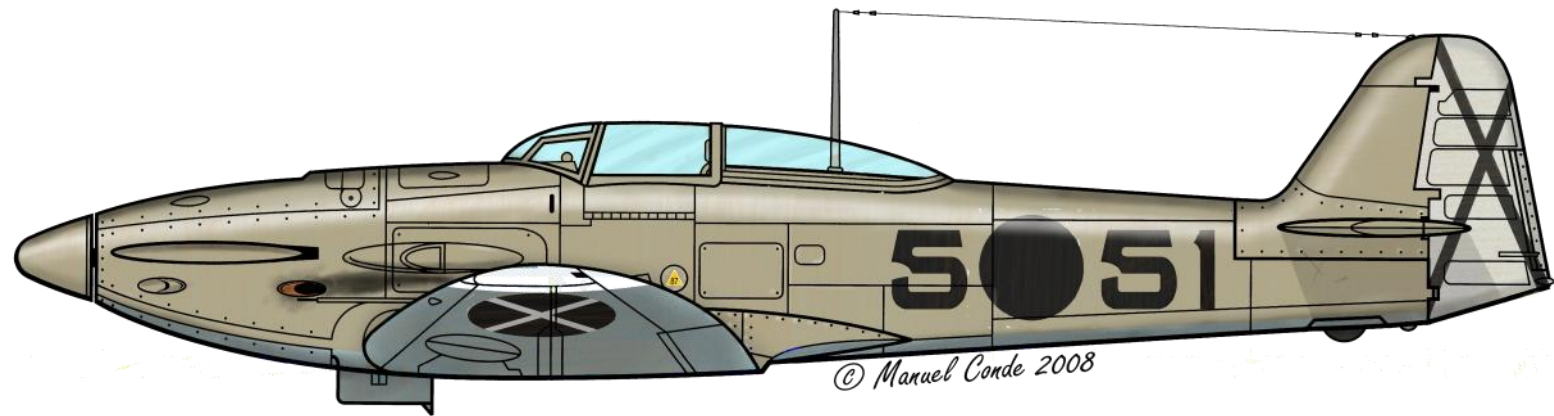
- Camuflaje consistente en marrón oscuro RLM-61, verde RLM-62 y gris claro RLM-63 para las zonas superiores, y azul claro RLM-65 para la zona inferiores.
- Así mismo empezaron a aplicarse a los aviones la escarapela bicolor en las alas en sustitución de los círculos negros con aspa blanca.
- Se conservó los círculos negros en el fuselaje, aunque el yugo y las flechas pasaron a ser de color rojo.
- Desaparecieron las puntas blancas de las alas.
- Los numerales se conservaron pero cambió la grafía de los mismos.
- En un primer momento parece que los conos de las hélices iban en gris RLM-63 y amarillo, y la hélice en gris RLM-63. Posteriormente pasaron los conos a ser marrón RLM-61 o gris RLM-63 y la hélice negra.

En diciembre de 1945 entra en vigor una nueva normativa sobre designaciones de aviones y emblemas, produciéndose los siguientes cambios:

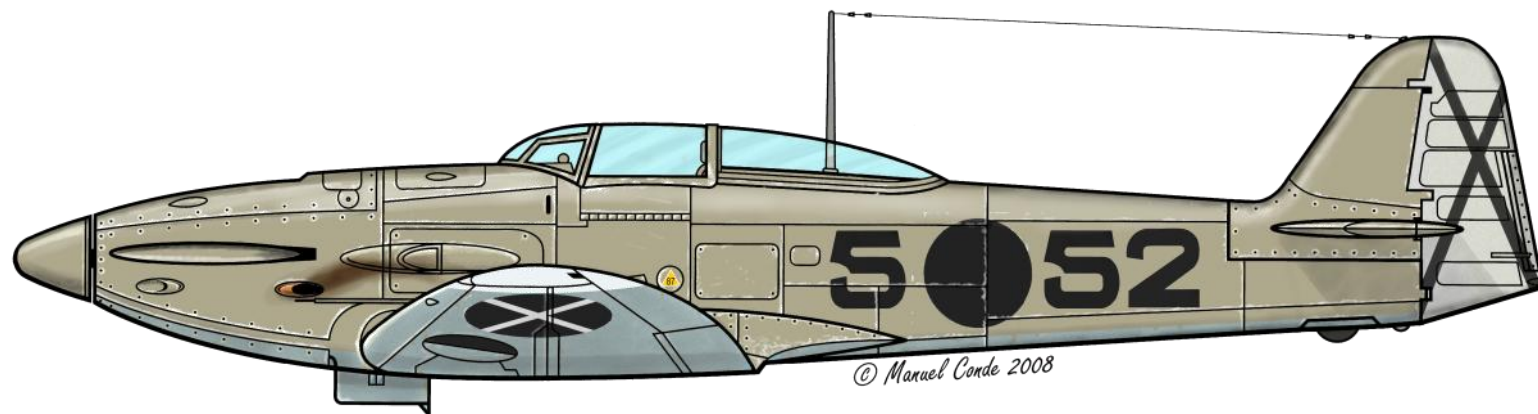
- Se sustituye el círculo negro con el yugo y las flechas por la escarapela nacional del mismo tamaño.
- Se cambió la designación del aparato por la de C.3 (caza 3), conservando el número individual. Así por ejemplo, el 5-52 pasó a ser C.3-52. Esta nueva designación se debía pintar en la parte fija del timón con caracteres de 10cm de altura.
- En el fuselaje, y separado por la escarapela nacional, recibiría una nueva numeración compuestas por el numero de su unidad, y el numero que dentro de la unidad había recibido el avión. Siguiendo con el ejemplo del C.3-52 (ex 5-52) éste recibió la numeración 2-9. El número 2 por pertenecer al Regimiento Mixto nº2 (donde estaba encuadrado el 27 Grupo de Caza), y el número 9 por ser su número individual dentro del regimiento.
- El cono de la hélice vuelve a ser en dos colores, parece que rojo y amarillo.

Sobre su estancia final en Reus, desgraciadamente no se conocen fotos, aunque las fuentes bibliográficas afirman que conservaron su camuflaje y el emblema del 27 Grupo de Caza.

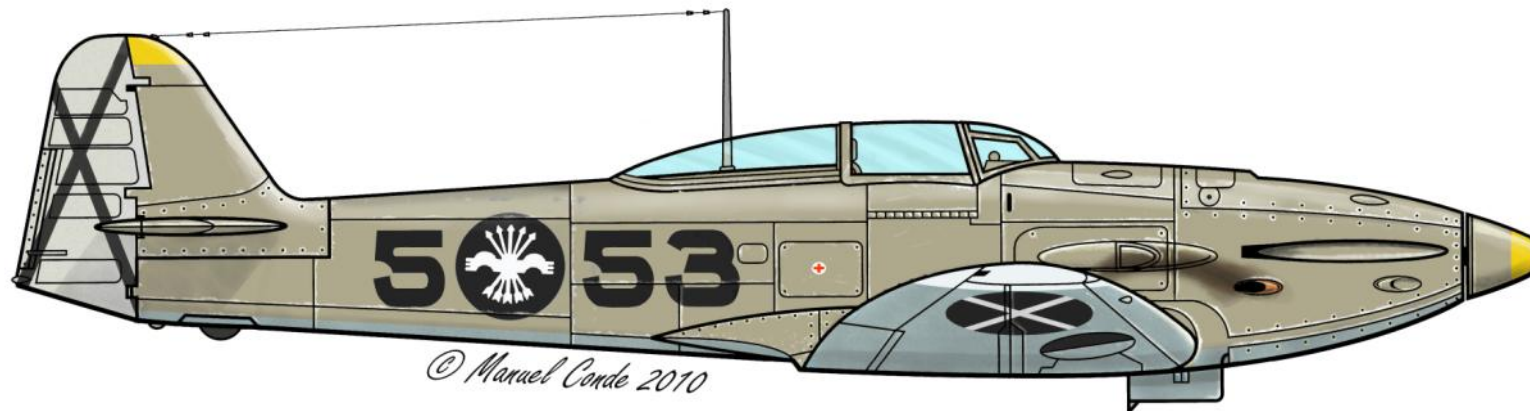
Por último existe una enigmática foto del 2-9 en la maestranza de Logroño, que parece estar entero en metal natural o bien pintado en color aluminio.



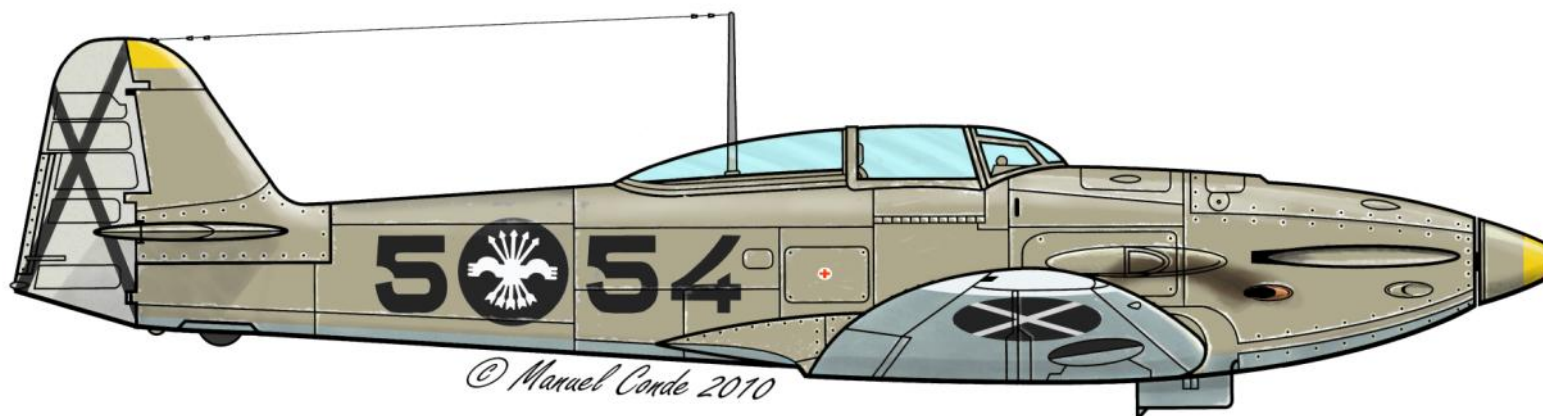
5-51 Es uno de los dos primeros ejemplares llegados a España. El número 5 es el indicativo del He 112. El 51 su número individual. El primero en llegar y el último en permanecer en vuelo. Permaneció sin volar desde junio de 1948 hasta octubre de 1952, cuando fue revisado y puesto a punto para su traslado a Reus el 19 de noviembre, donde nunca llegaría por una parada de motor a la altura de Aldeanuela (Guadalajara). Su piloto, el capitán Juan José Dávrrillon Barrenechea solo sufrió heridas leves.



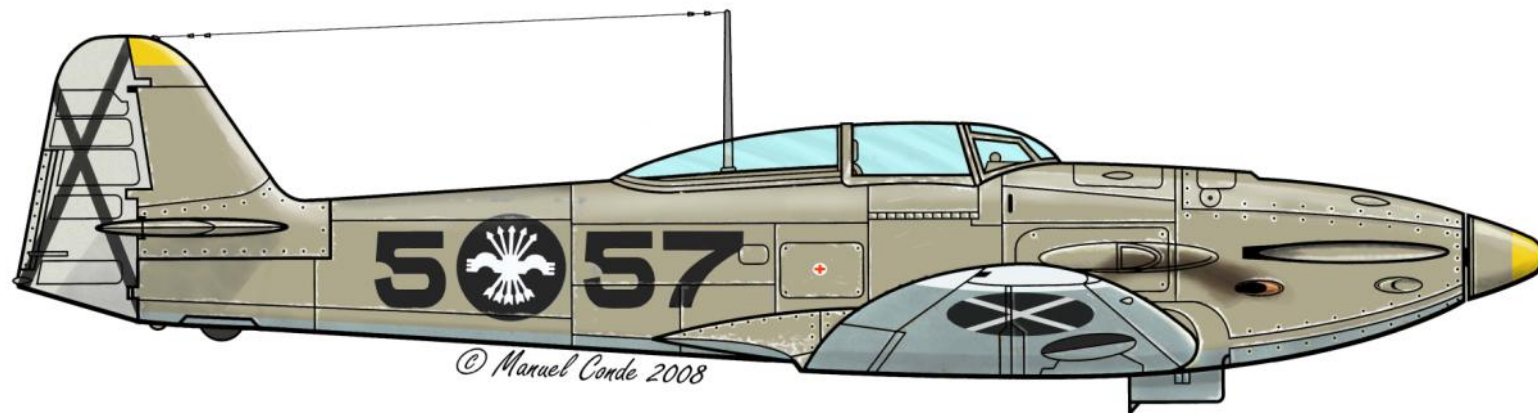
5-52 Junto con el 5-51, son los únicos ejemplares que parecen que portaron el círculo negro del fuselaje sin el yugo y las flechas en el interior. El 5-52 parece tener el círculo negro más adelantado que el 5-51, probablemente por la diferencia de anchura entre el número 1 y el 2.



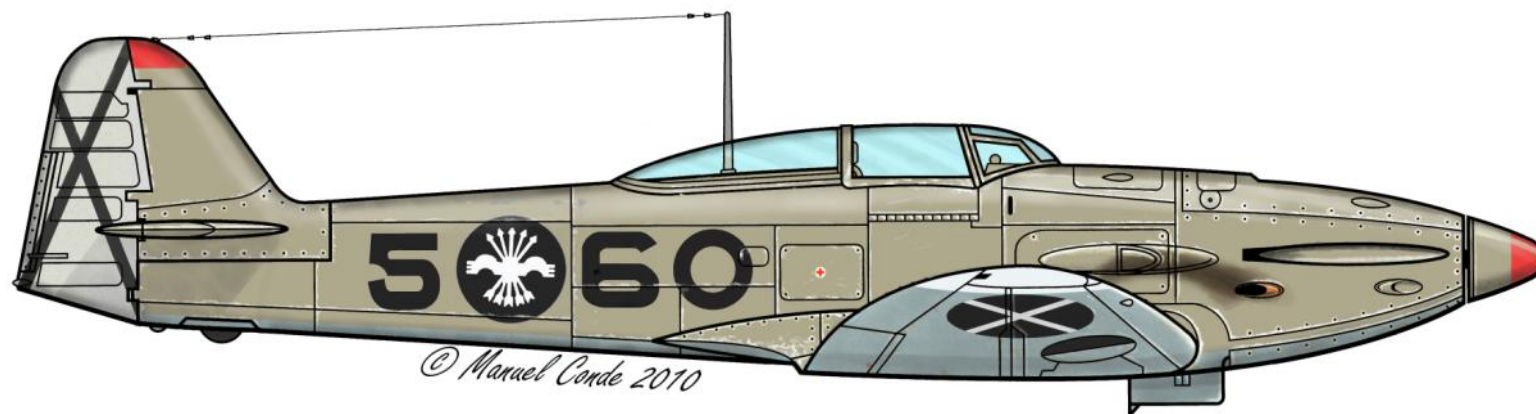
5-53 En este aparato perdió la vida el 28 de marzo de 1939 el teniente Rogelio Garcia de Juan. Al finaliza una misión sobre Madrid, observando la entrada de las tropas nacionales en la capital. Para celebrar el próximo fin de la guerra intentó ejecutar un tonel sobre la pista de Almaluez, estrellándose en invertido contra el suelo



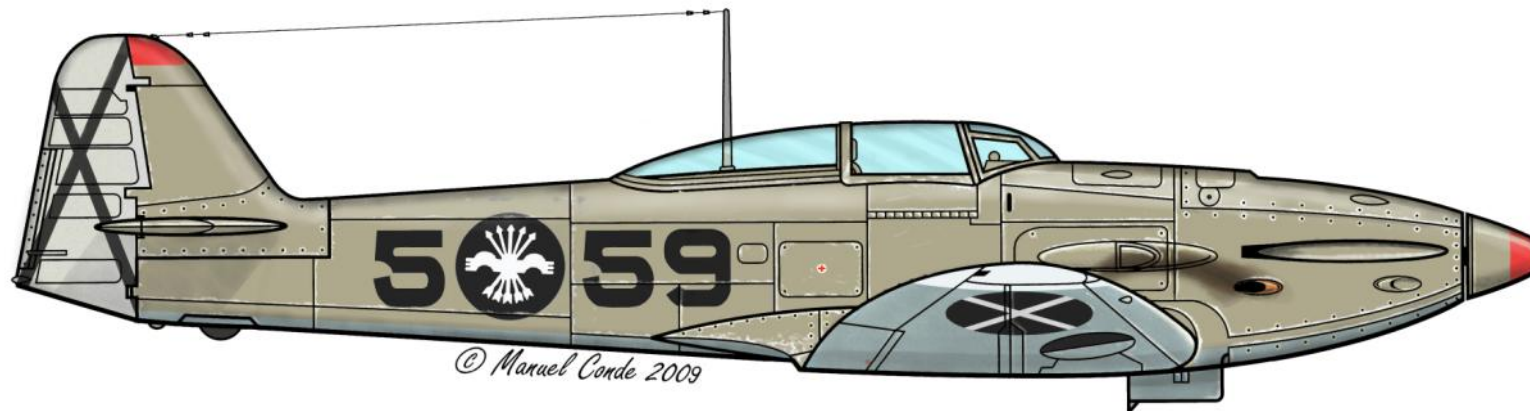
5-54 Pilotado por el capitán Miguel García Pardo, derribó un Rata el 19 de enero de 1939, siendo el único derribo desde un He 112 durante la guerra civil. El fatídico 28 de marzo de 1939, segundos después de estrellarse contra la pista de Almaluez el 5-53, el 5-54 pilotado por el Capitán Miguel Garcia Pardo, mientras simulaba un combate contra el avion pilotado por el teniente Jorge Muntadas Claramunt "Muntaditas", entró en barrena estrellándose contra el suelo. En unos segundos se perdieron en accidente dos He 112, falleciendo ambos pilotos.



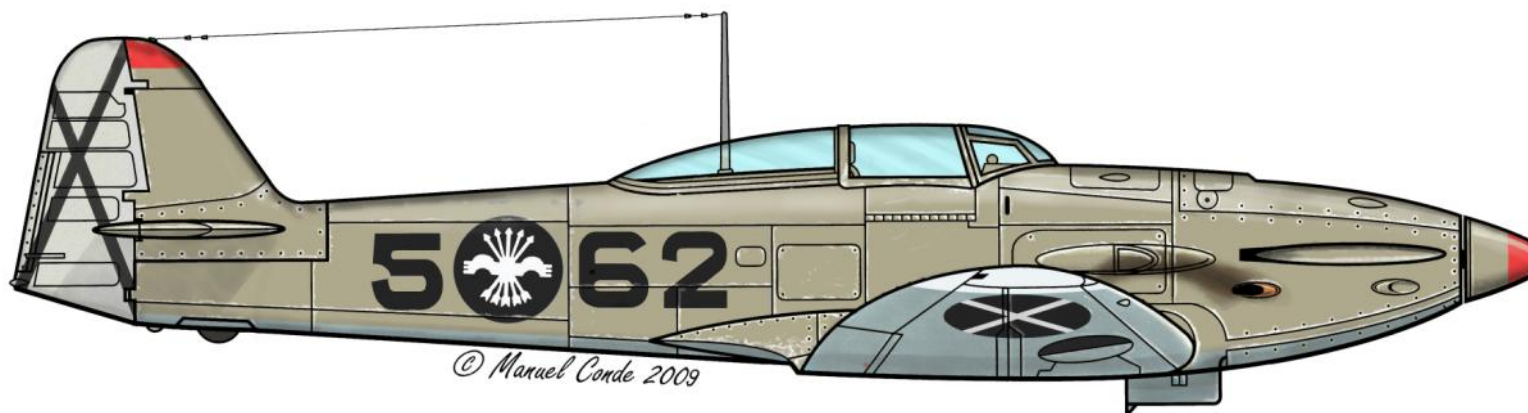
5-57 Vista del lateral derecho del 5-57. Ha recibido las marcas amarillas de pertenencia a la primera escuadrilla pero aún no el escudo de la Patrulla Azul. Obsérvese como el círculo negro con el cangrejo está notoriamente desplazado hacia atrás respecto al lado izquierdo, ya que se centra como un todo los numerales y el círculo. No se centra el círculo y a partir de ahí se pintan los numerales. Resultó destruido el 11 de agosto de 1939 al no poder salir su piloto el capitán Carlos Bayo, del picado en que lo había metido.



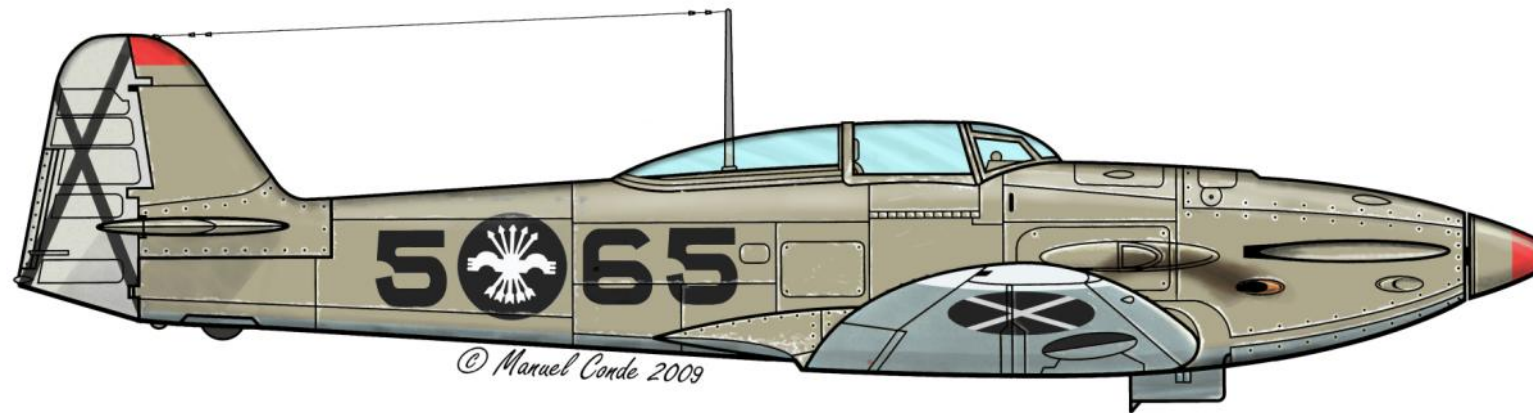
5-60 Basado en una foto publicada en el número 27 de la revista Aeroplano que nos lo muestra en vuelo, pilotado por el entonces comandante José Muñoz Jiménez "El Corto". De este avión se sabe muy poco, desapareciendo de los listados oficiales a partir de marzo de 1941.



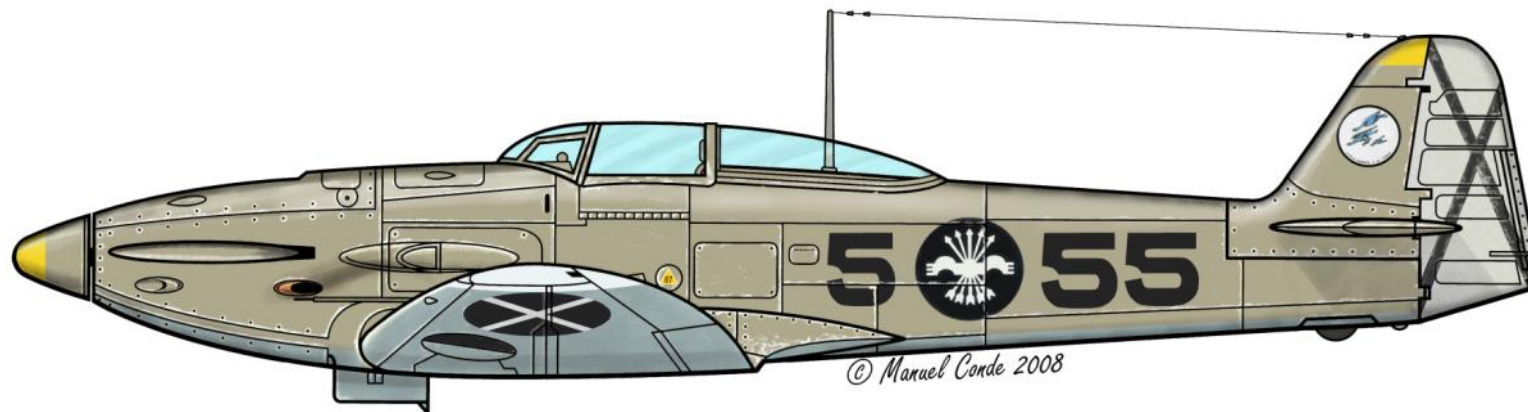
5-59 Perfil basado en una foto publicada en el volumen de la serie Jagdwaffe dedicado a la Guerra Civil Española. Ha recibido las marcas rojas de la segunda escuadrilla. En un perfil posterior lo veremos con el cono amarillo. Aún no ha recibido el escudo de la Patrulla Azul. Aunque algunos autores lo sitúan en la primera escuadrilla, la foto no deja lugar a dudas.



5-62 Perfil obtenido de la misma foto del anterior. Tampoco ha recibido el emblema de la Patrulla Azul. Uno de los pocos ejemplares de los que se tiene constancia del uso de los lanzabombas en unos ejercicios durante 1944.



5-65 De la misma foto y con idéntica decoración que los dos anteriores.



5-55 Corresponden al segundo lote llegado a España del primer pedido a fábrica. Las marcas amarillas los identifican como perteneciente a la primera escuadrilla. En la foto la cruz de San Andrés del timón está muy desgastada. El primer 5 parece ser más estrecho que los otros dos. Sufrió un accidente el 2 de febrero de 1942, pilotado por el capitán Isaac Arróniz Lários, siendo baja el 6 de julio de 1944.



Los tenientes Salvador Serra "El mallorquín" y Esteban Ibarreche, ambos procedentes del Grupo Morato, fotografiados probablemente en Nador. Interesante el desgaste de timón y la magnífica toma del emblema del 27 Grupo de Caza.

Foto Canario Azaola.

5-59 en vuelo. Ha perdido la marca roja en el timón, y sustituido el color rojo del cono de la hélice por amarillo. Lleva desmontada la antena.

Foto González de la Fuente. Archivo de Gonzalo Ávila.





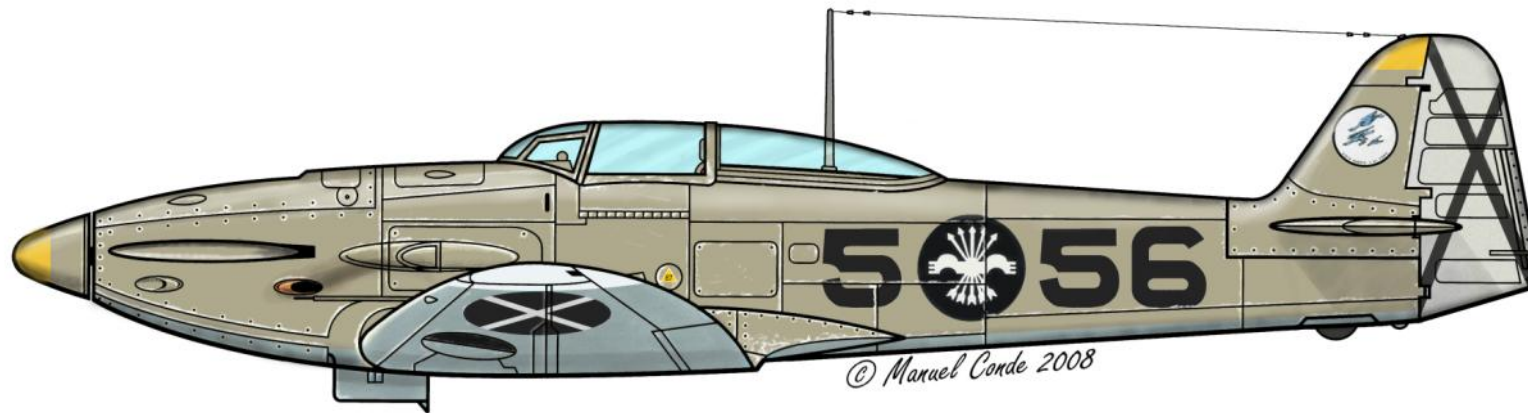
Listo para el despegue. La punta del cono amarillo indica que pertenece a la primera escuadrilla.

Foto J. de la Vega. Archivo de Gonzalo Ávila.

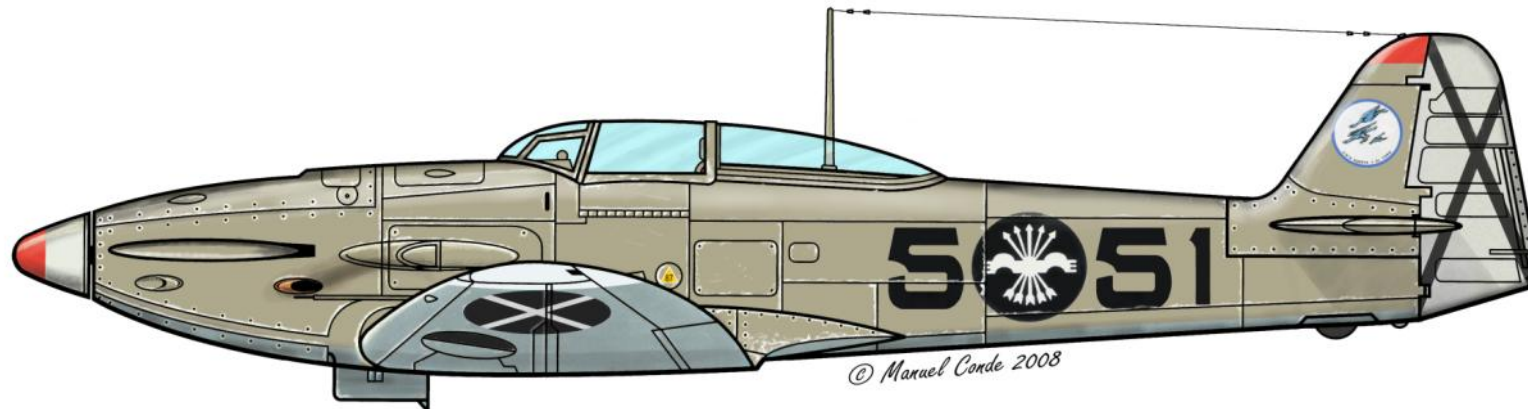


5-52 recién llegado a España, asignado al grupo de caza 5-G-5. El piloto, con sombrero tirolés, es un empleado de la casa Heinkel.

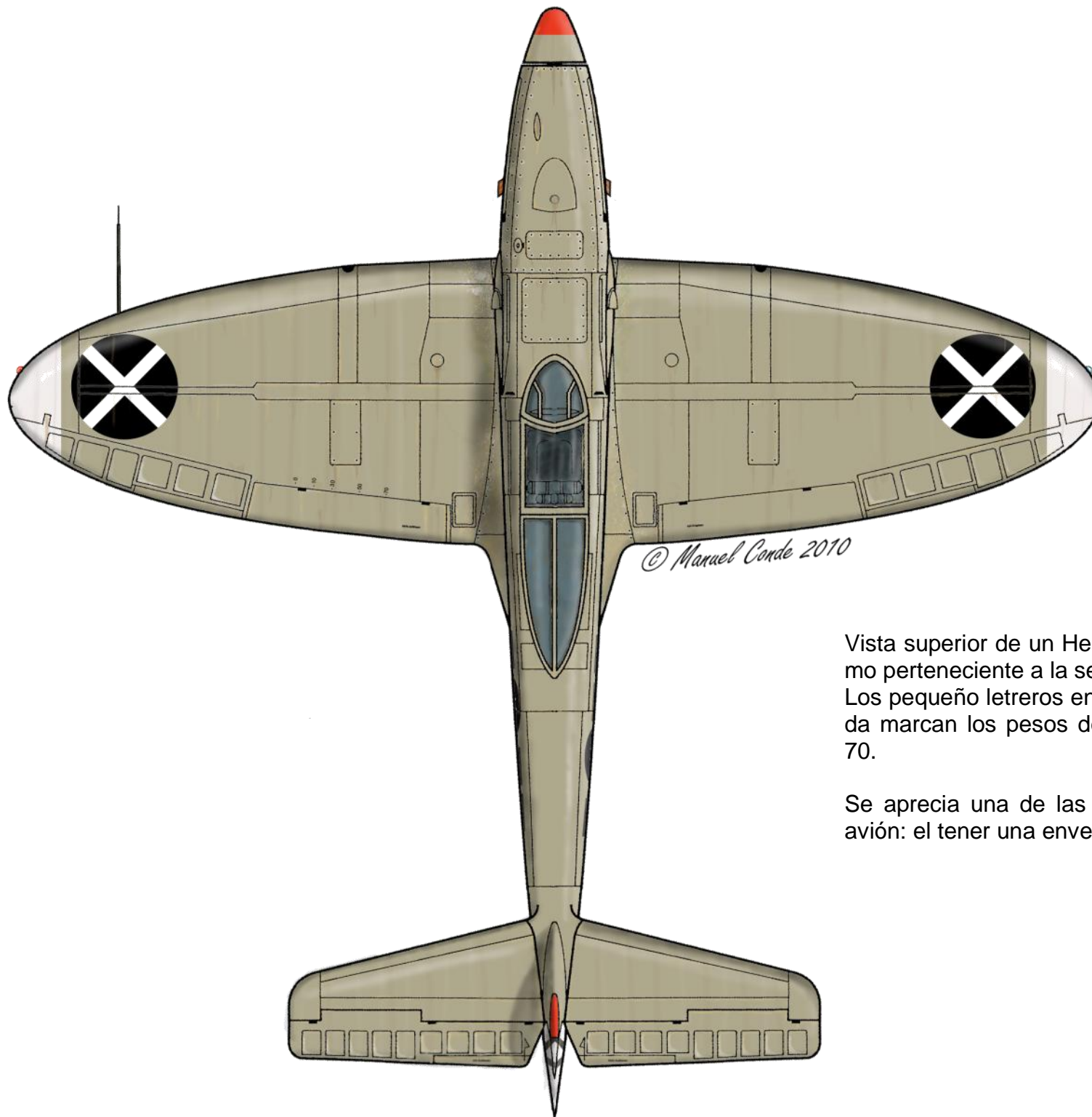
Foto Ramón Rullán. Archivo Gonzalo Ávila.



5-56 Corresponde también al segundo lote del primer pedido. Porta el emblema de la Patrulla Azul y las marcas amarillas de la primera escuadrilla. Sabemos muy poco sobre este ejemplar. Fue baja definitiva el 6 de noviembre de 1944.

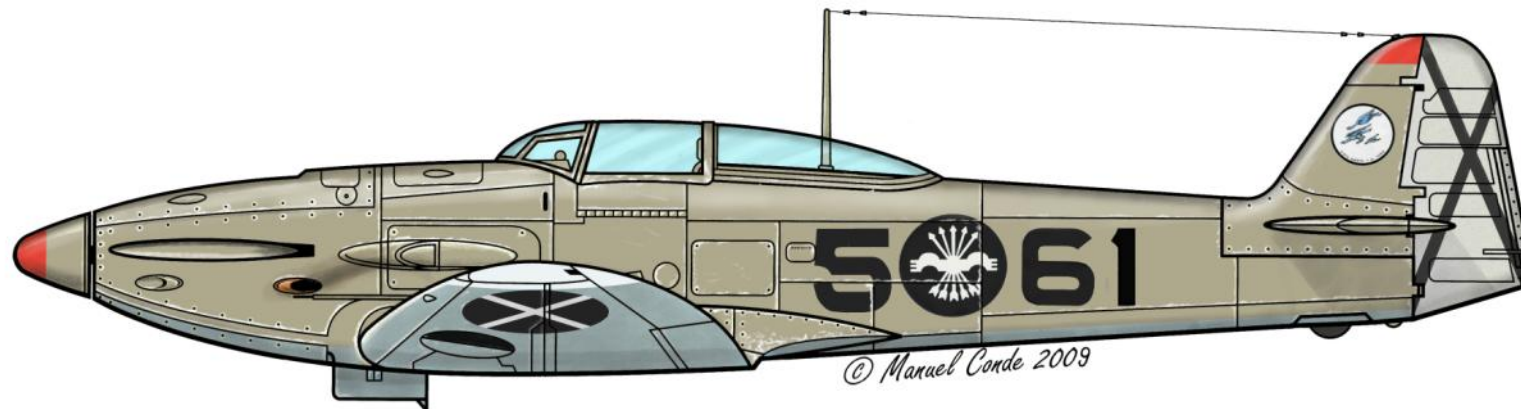


5-51 Volvemos a ver al 5-51 fotografiado durante la Parada Aérea de Barajas en mayo de 1939. Las marcas rojas le identifican como perteneciente a la segunda escuadrilla. Porta en el timón el emblema de la Escuadra de Caza. El círculo negro del fuselaje ha recibido ya el yugo y las flechas. El cono de la hélice parece haber sido pintado en un color más claro, blanco o quizás amarillo. La hélice se encuentra pintada en el mismo color claro del cono. Como hemos comentado en un perfil anterior, fue el último ejemplar en estar en condiciones de vuelo, siendo dado de baja para el servicio el 30 de marzo de 1953. Realizó 359 horas y 43 minutos de vuelo.

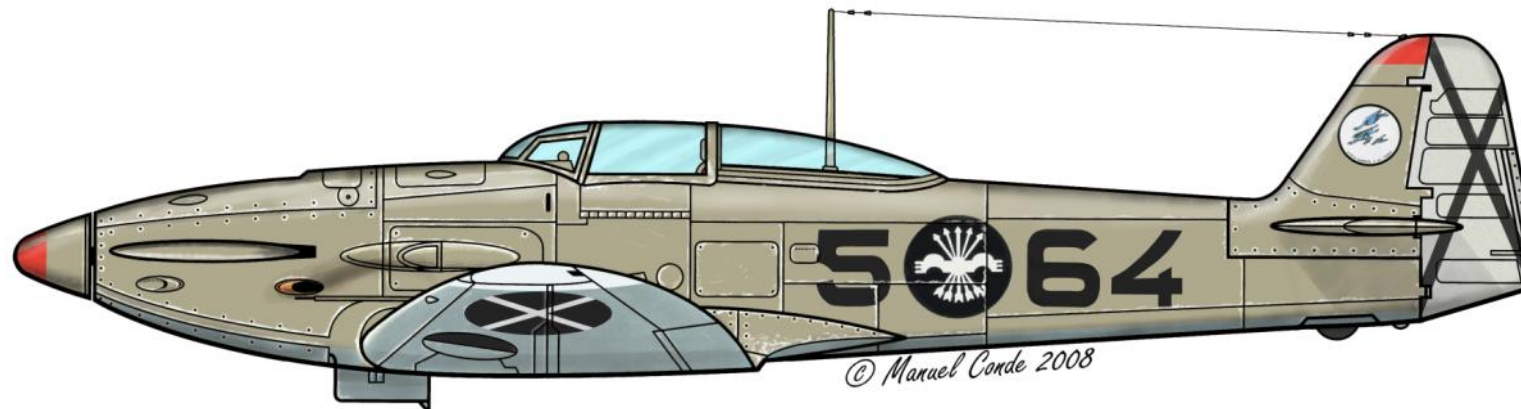


Vista superior de un He 112. Las marcas rojas lo identifican como perteneciente a la segunda escuadrilla. Los pequeños letreros en la parte anterior del flanco del ala izquierda marcan los pesos de las cargas subalares: 0, 10, 30, 50 y 70.

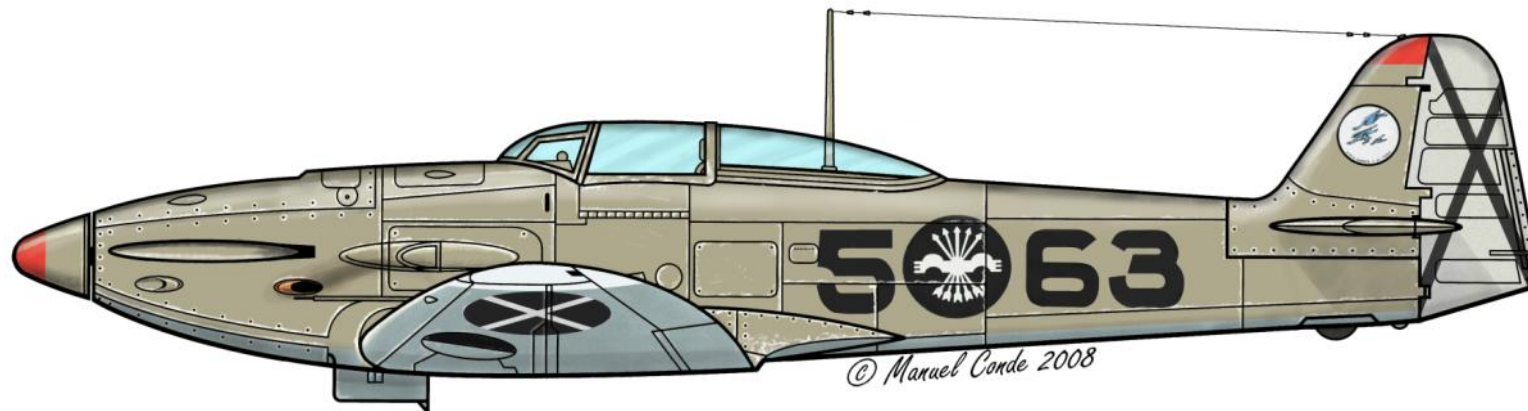
Se aprecia una de las características más singulares de este avión: el tener una envergadura menor a la longitud



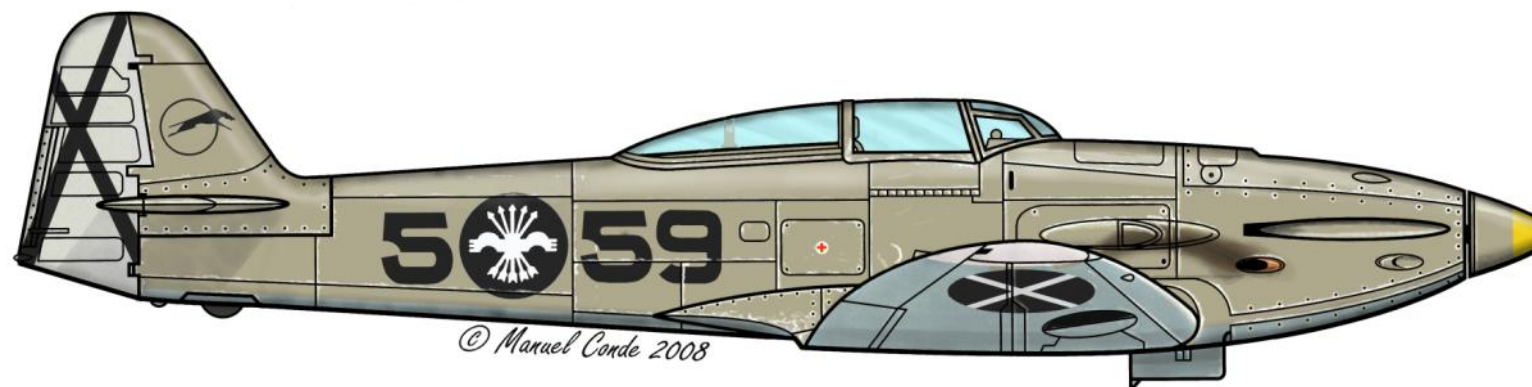
5-61 En este ejemplar perdió la vida el teniente Jorge Luis Muntadas Claramunt. Tras una parada del motor y una toma perfecta en la playa de Estepona, el tren de aterrizaje se hundió en la arena desviando el aparato hacia el agua y capotando. Incapaz de poder abrir la cabina, bloqueada contra la arena, el piloto murió ahogado casi en la misma orilla. Los aterrizajes de emergencia con el tren plegado eran mucho menos peligrosos y solían saldarse con la hélice y el radiador averiados. Probablemente de haberlo hecho así, el piloto en esta ocasión hubiera salvado la vida. El avión fue recuperado aunque no volvió a volar, siendo baja definitiva el 27 de abril de 1945.



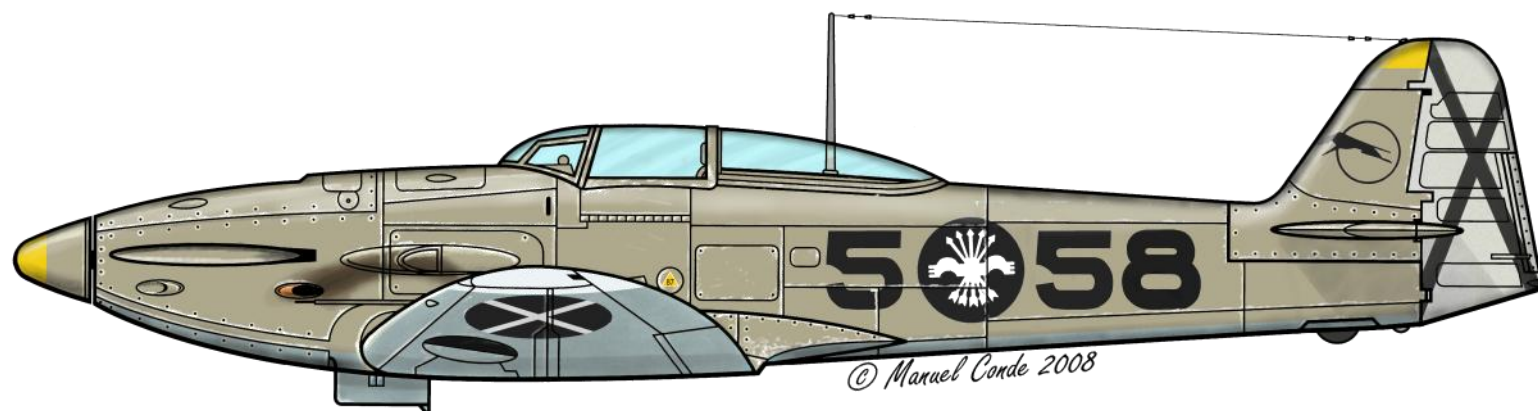
5-64 Perfil similar al anterior. Sufrió dos accidentes graves durante su servicio. El primero el 28 de julio de 1947, cuando pilotado por el capitán Ramón Gómez Aranalde se le paró el motor. Tras el aterrizaje forzoso, el piloto quedó herido y el avión muy dañado. El segundo accidente y definitivo lo sufrió junto con el 5-52, durante el vuelo de traslado desde Nador a Reus, sufriendo daños del 90%. Era el 3 de agosto de 1949.



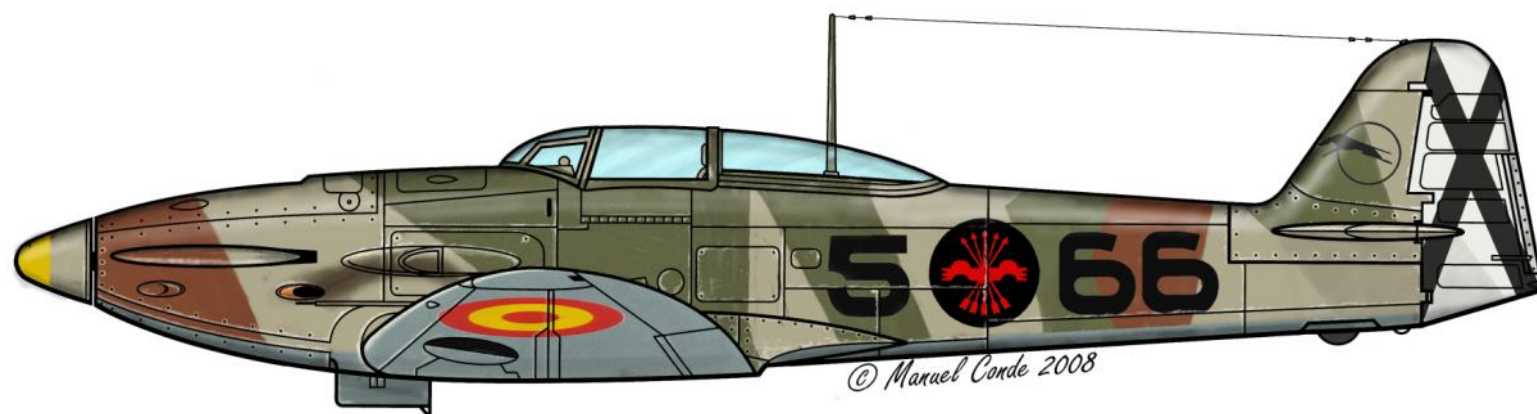
5-63 Representado durante su permanencia en la 7ª Escuadra, las marcas rojas en el cono de la hélice y el timón lo identifica como perteneciente a la segunda escuadrilla. Tras su servicio en el norte de África, el 21 de agosto de 1948 se incorporó a su nuevo destino, el 23 Regimiento en Reus. Su vida operativa allí fue muy corta. Al mes siguiente, el 19 de septiembre se accidentó sin posible reparación. Su piloto, el teniente Juan Más Magalef resultó ileso.



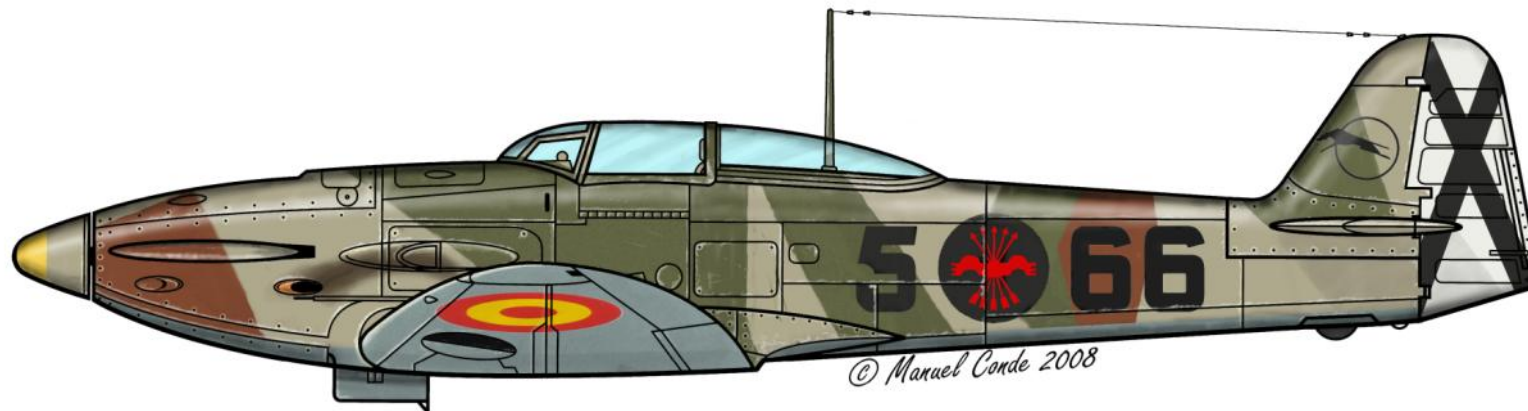
5-59 Ya destinado en el norte de África, se ha sustituido el escudo de la Patrulla Azul por el del 27 Grupo de Caza. Ha perdido la marca roja del timón de dirección y ha cambiado por amarillo la del cono de la hélice. Fue dado de baja, desconociendo los motivos, el 3 de marzo de 1944.



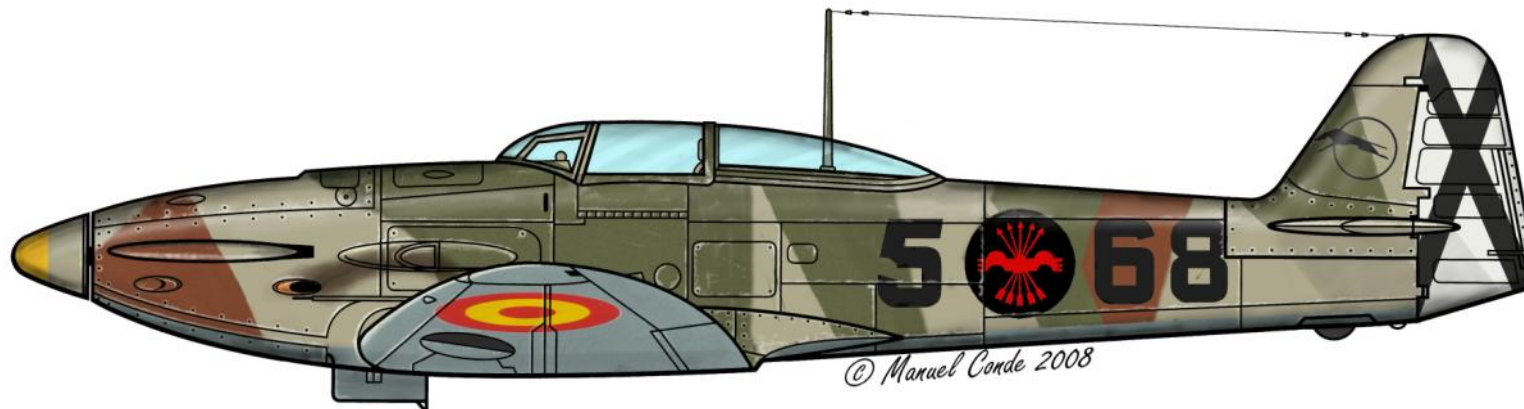
5-58 Al igual que el aparato anterior, el 5-58 porta ahora el emblema del 27 Grupo de Caza, sin embargo conserva las marcas amarillas tanto el timón como en el morro.



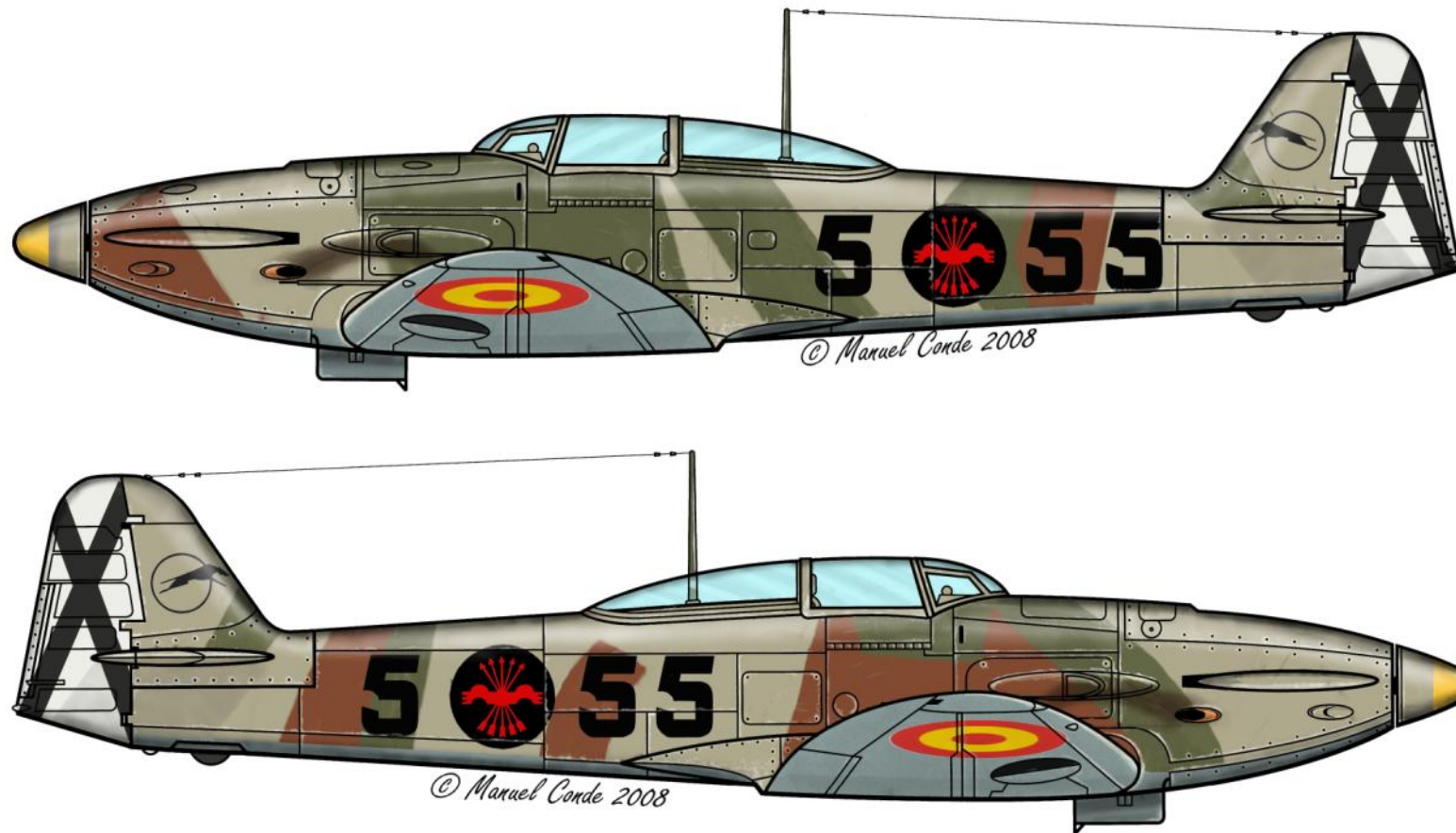
5-66 Perfil obtenido de una fotografía que nos lo muestra sin terminar de pintar. Lo primero que llama la atención son los numerales, sobre todo el 66, con una grafía distinta a la usada hasta ese momento por estos aparatos (similar a la usada por algunos Bf 109) y distinta, como ya veremos, de la usada posteriormente. Probablemente se trate del primero de estos aviones en ser pintado con el esquema astillado de origen alemán. El cono de la hélice parece pintado en gris, el círculo negro sin el cangrejo, y el timón de profundidad sin la Cruz de San Andrés, aunque yo me he permitido la libertad de completarlo como creo que debió quedar una vez pintado. A partir de esta foto mi amigo Juan Leira ha elaborado una teoría interesante. Se trata del primer ejemplar del segundo pedido a fábrica. En la foto se ve camuflado el timón de profundidad en su totalidad, lo cual es absurdo teniendo en cuenta que después se tenía que pintar de blanco con la cruz de San Andrés en negra. ¿Sería quizás que estos aviones vinieron camuflados de fábrica? Lo cierto es que en todas las fotos que he conseguido ver de los aviones del segundo pedido éstos están camuflados.



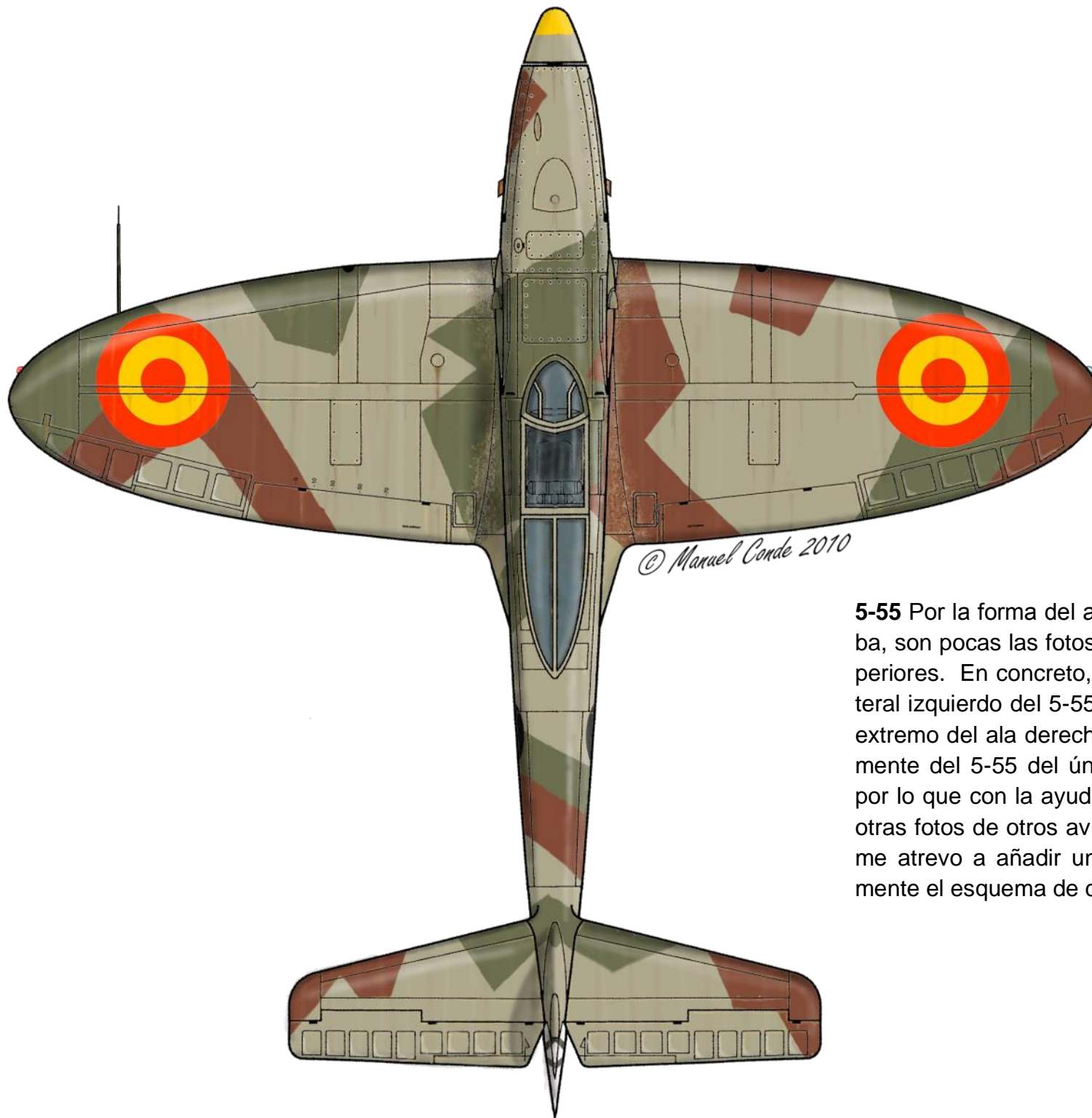
5-66 El mismo aparato en una foto tomada tras un aterrizaje forzoso. La grafía del numeral es distinta a la utilizada en el perfil anterior e idéntica a la observada en el resto de fotos de He 112 camuflados. El cono de la hélice aparece en dos tonos claros con una tonalidad idéntica a los conos gris y amarillo tal como lucían los aviones de la primera escuadrilla. El 15 junio de 1952, durante un vuelo de traslado de Zaragoza a Reus, a su piloto, el teniente Vinicio Gutiérrez Gil de Gómez, que era la primera vez que volaba en este tipo de avión, por un error en el manejo de las llaves del combustible se le paró el motor, chocando durante la toma de emergencias con una línea de alta tensión. El piloto resultó muerto y el avión completamente destruido.



5-68 Sin duda, el más famoso de todos los He 112 españoles. Pilotado por Miguel Entrena Klett derribó el 3 de marzo de 1943 un Lockheed P-38 Lightning norteamericano que se había adentrado en territorio del Marruecos español. Se accidentó el 17 de octubre de 1952, pilotado por Juan Más Margalef, siendo baja definitiva el 20 de marzo de 1953



5-55 Único aparato camuflado del que parece que hay fotos de ambos lado. Parece mantener el color amarillo del cono de la hélice. Obsérvese que a diferencia de los primeros perfiles, aquí si parece que el círculo con el cangrejo ha sido pintado en la misma posición a ambos lados del fuselaje. Este aparato se accidentó en Nador el 2 de febrero de 1942, pilotado por el capitán Isaac Arróniz Larios, sufriendo graves daños y siendo baja para el servicio, aunque ésta no se aprobó hasta junio de 1944.



5-55 Por la forma del ala, con una marcada inclinación hacia arriba, son pocas las fotos en las que se aprecian las superficies superiores. En concreto, de los aviones camuflados, la foto del lateral izquierdo del 5-55 deja ver un 50% del ala de ese lado, y el extremo del ala derecha. Como he comentado antes, es precisamente del 5-55 del único del que hay fotos de ambos costado, por lo que con la ayuda de esas dos fotos, lo poco que se ve en otras fotos de otros aviones y añadiendo un 60% de imaginación me atrevo a añadir un dibujo de lo que debía ser aproximadamente el esquema de camuflaje de las alas.

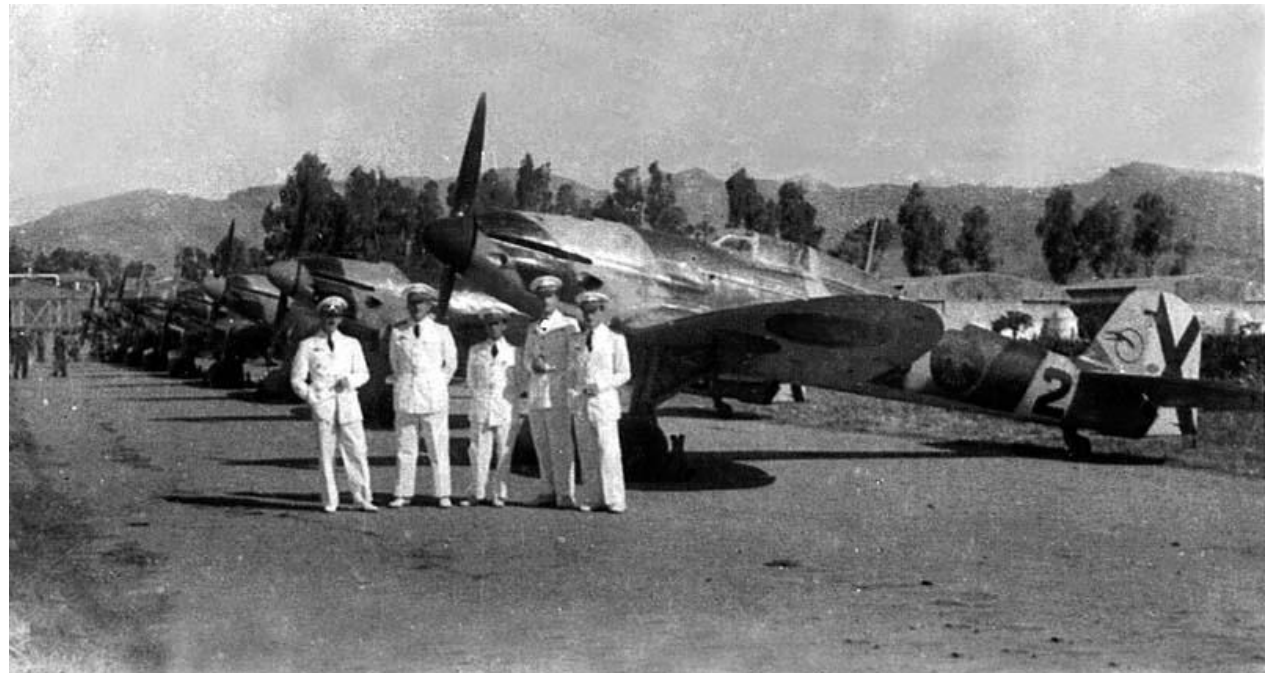


Arriba. Fotografiado probablemente en Nador, el 25 de agosto de 1942. Su piloto, el brigada de complemento Indalecio Corral Fernández, olvidó bajar el tren de aterrizaje, averiando hélice y radiador. Obsérvese el cono de la hélice en dos tonos: uno más oscuro similar al gris del camuflaje y otro más claro, en mi opinión posiblemente amarillo.

Foto J. Esponera. Archivo de Gonzalo Ávila

Derecha. 18 de julio de 1944. Los pilotos del 27 Grupo de Caza lucen sus mejores galas. Los conos de las hélices son ahora marrones o grises, según el aparato, y las hélices negras. El yugo y las fechas en rojo son claramente visible sobre el círculo negro.

Foto J. Pizarro. Archivo de Gonzalo Ávila.





Fotografiado a medio pintar, en Tetuán, en la maestranza aérea de Marruecos. Interesante el protector de tubo pitot y el tubo de venturi.

Foto Servicio Cartográfico el Ejército del Aire. Archivo de Gonzalo Ávila.

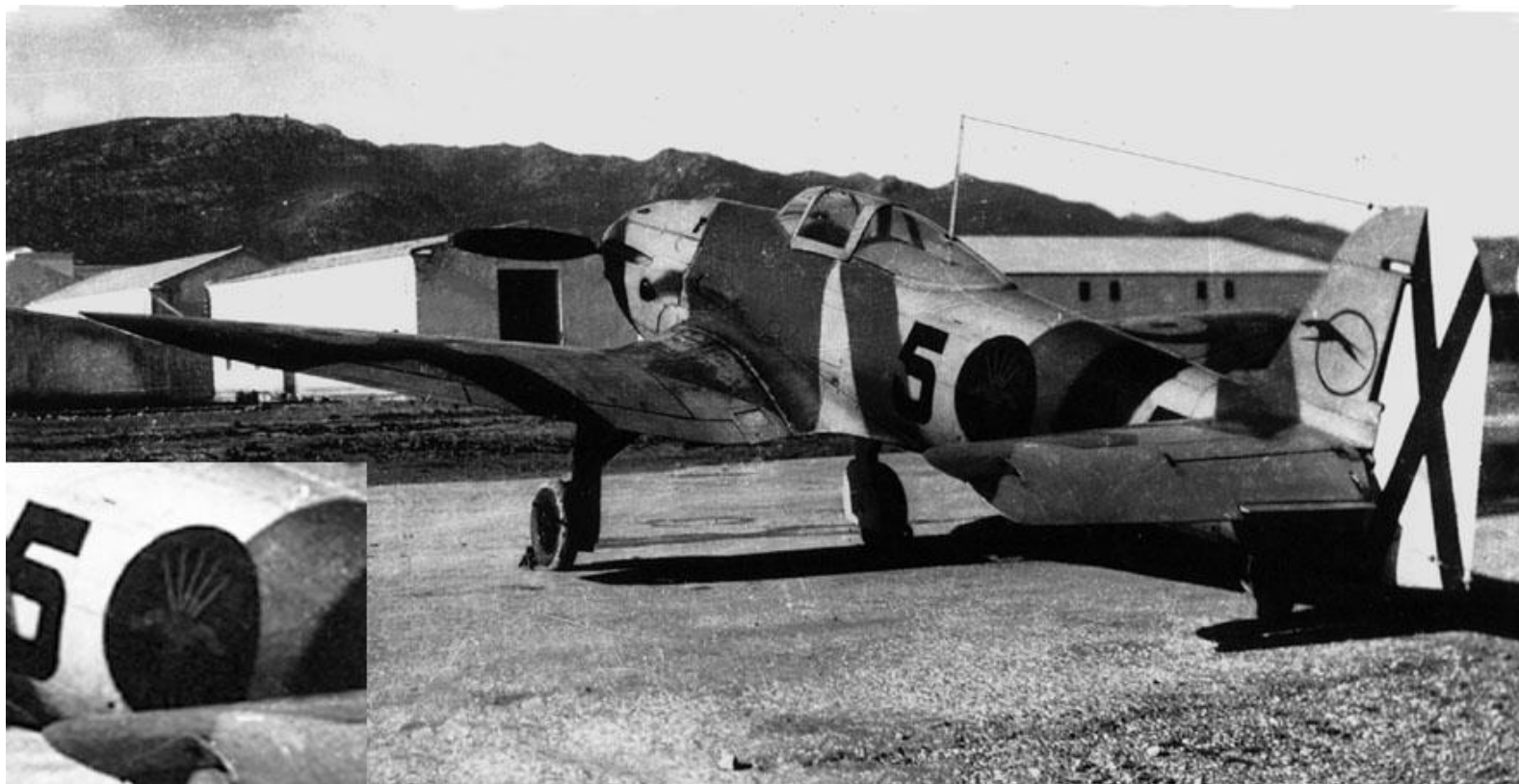
Miguel Entrena a los mandos del 5-65. El astillado del camuflaje es claramente visible y se aprecia la dureza de las líneas. También se observan numerosas abolladuras en la chapa. La tapa rectangular bajo la cubierta de la cabina está tomada de otro aparato.

Foto Juan Arráez Cerdá



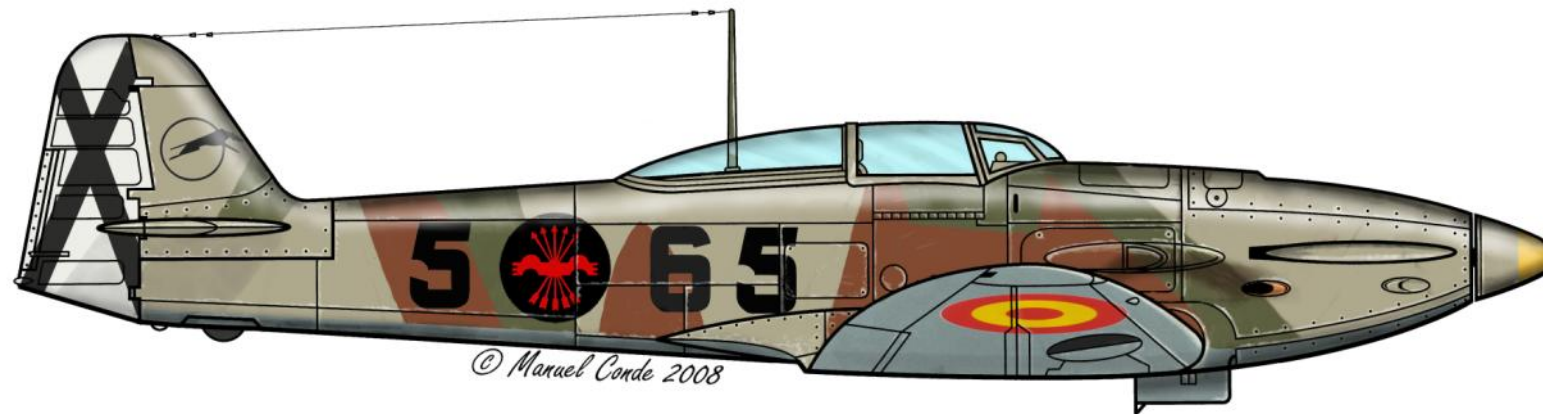
5-65 con Miguel Entrena a los mandos. Se aprecia claramente el yugo y la flechas además del astillado en tonos verde y marrón bajo la cabina. Cono gris y amarillo. Nótese el intenso desgaste de la raíz alar, debido sin duda al trasiego de los mecánicos.

Foto: Miguel Entrena. Foto Juan Arráez Cerdá

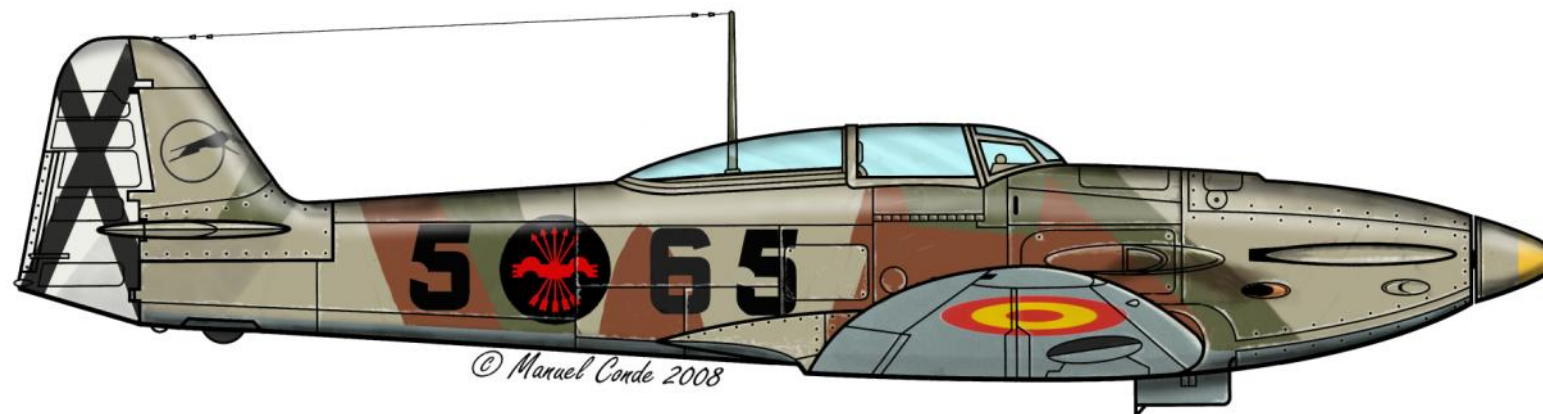


Izquierda. 5-55. Es la única foto donde podemos apreciar algo la parte superior de las alas y timón de profundidad. He aumentado de tamaño y retocado la luminosidad y contraste del círculo negro del fuselaje para hacer algo visible el yugo y las flechas. Como en otras fotos en blanco y negro, los colores rojo y negro son casi indistinguibles.

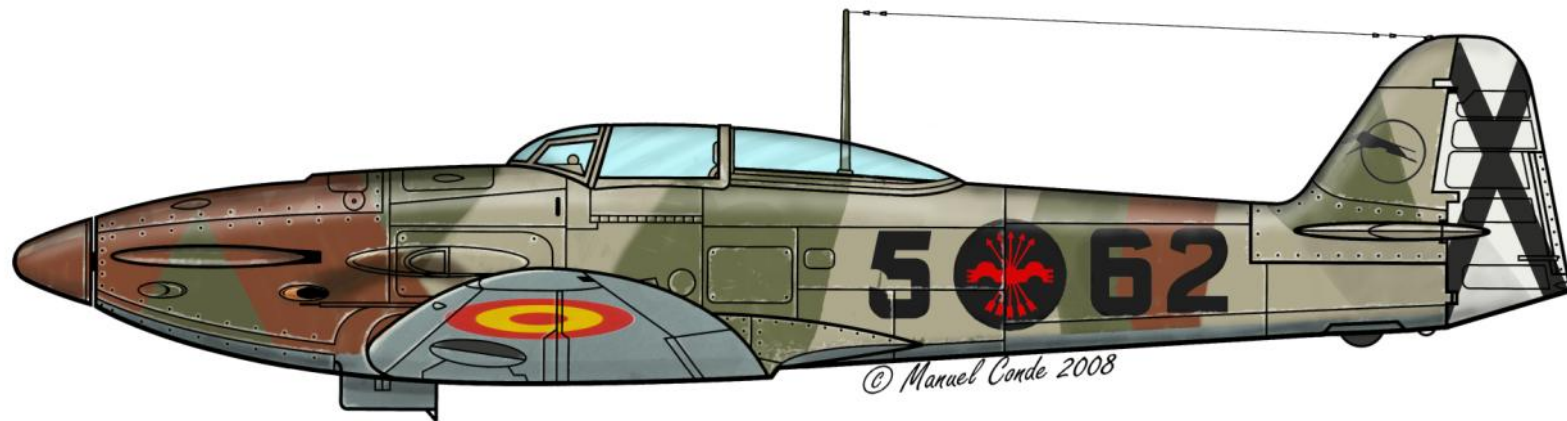
Foto Servicio Cartográfico del Ejército del Aire. Archivo de Gonzalo Ávila.



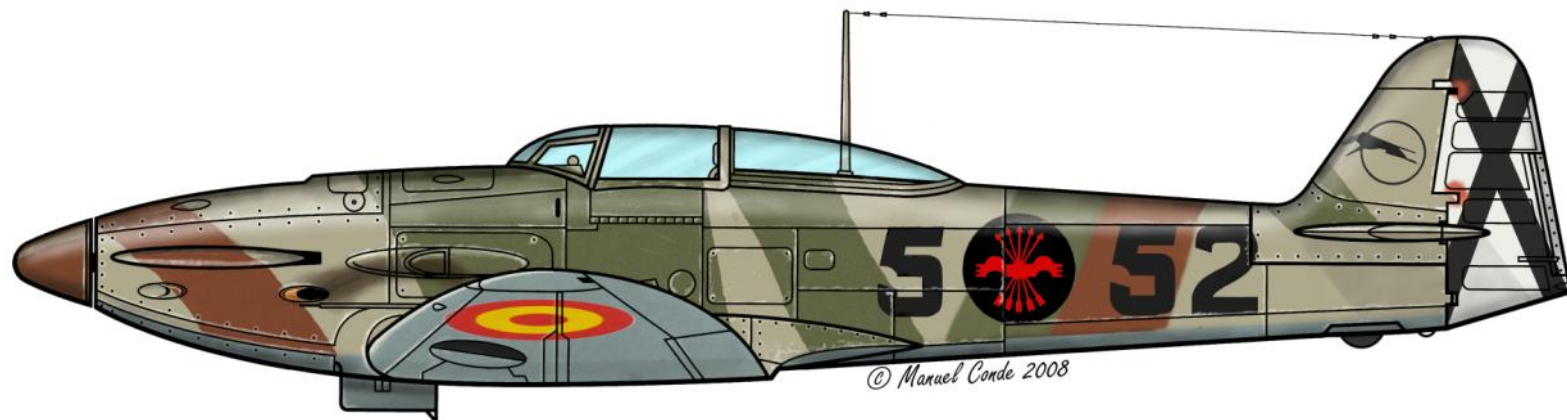
5-65 Otro ejemplar que parece tener el cono de la hélice gris y amarillo. Es uno de los ejemplares más longevos, pasando del 27 Grupo de Caza al 23 Regimiento en Reus. Fue dado de baja en 20 de septiembre de 1951.



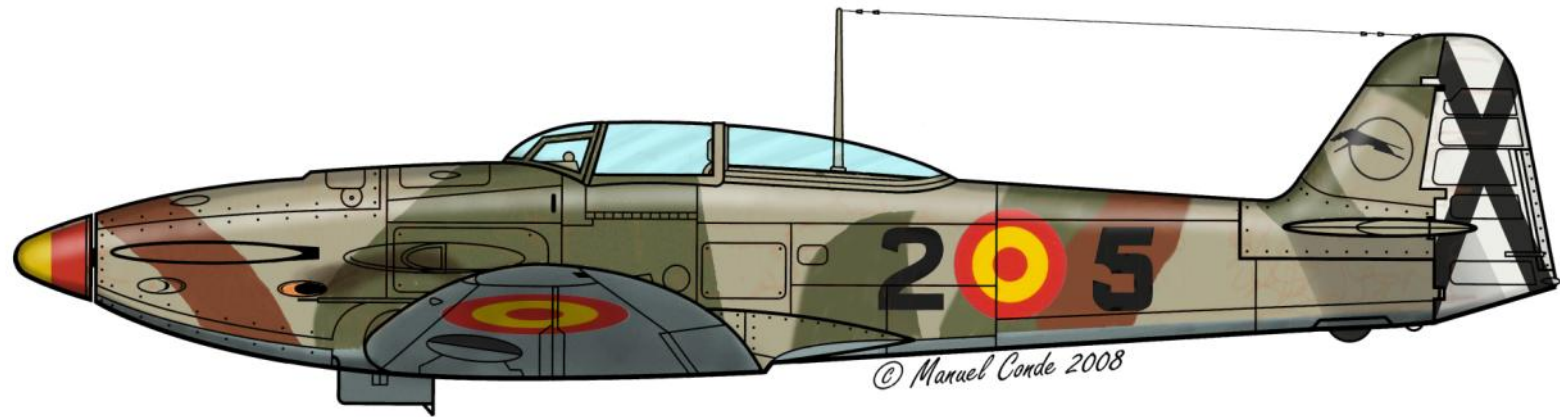
5-65 El mismo avión del perfil anterior, pero con un pequeño guiño al modelista. En una foto con Miguel Entrena a los mandos, se apreciaba que la tapa rectangular que hay bajo la cabina debe haberse tomado de otro aparato, ya que la línea de pintura del tono marrón no coincide.



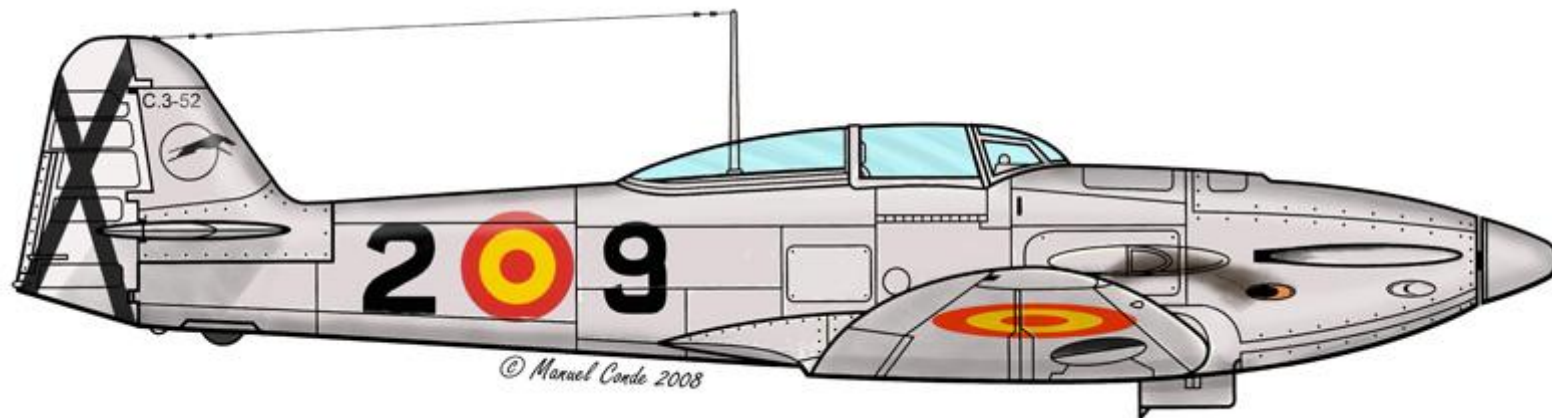
5-62 Presenta un esquema de camuflaje bastante diferente al resto. La hélice parece negra. El 8 de septiembre de 1946, por problemas de motor, hizo una toma de emergencia, chocando contra una duna y muriendo el piloto, teniente José Luís Álvarez Villaverde. En la foto no se ve claro el numeral, pudiendo tratarse del 5-52



5-52 Fotografiado posiblemente el 18 de julio de 1944, el único detalle dudoso es el color del cono de la hélice. En las fotos en blanco y negro de la época, los colores negro, marrón y rojo presentes en estos aparatos prácticamente son idénticos. Pero basándome en el hecho de que otros aviones, cuyos morros se ven en la fotografía, parecen tener el cono en gris, creo que se pintaban en uno de los tonos del camuflaje. La hélice parece negra. El numeral no es claramente visible y podría tratarse del 5-62. Tiene unas manchas en las bisagras del timón, como de imprimación, oscuras.



2-5 Aquí podemos ver un He 112 camuflado, fotografiado el 21 de junio de 1946, con la escarapela bicolor en el puro. Desconocemos que numeración portaba anteriormente. Los contornos del astillado se han hecho menos rectilíneos y más redondeados. Detrás del número 5 presenta una zona con el color más claro, probablemente de pintura nueva que se ha usado para tapar parte del numeral antiguo. La nueva matrícula militar (C.3-xx) debía ir en la cola, que no sale en la foto, de igual modo que en el perfil siguiente. El numero 2 lo identifica como perteneciente al Regimiento Mixto nº 2, siendo el 5 su número de orden dentro del regimiento. El cono de la hélice no sale en la foto, pero si, detrás, el de otro aparato no identificado, estando en dos colores, uno de ellos notablemente más oscuro que en los perfiles anteriores. Pudiera ser gris y marrón del camuflaje o rojo y amarillo. ¿Quizás una vez acabada la guerra mundial se diera un tono más colorista a los aviones?



C.3-52 (ex 5-52) Fotografiado de esta guisa en la Maestranza Aérea de Logroño. Dado que no presenta diferencia alguna entre paneles, tan común en los prototipos de este modelo, me arriesgo a sugerir que estaba pintado en color aluminio, desconociendo el motivo de tal apariencia. Luce en el timón de cola la nueva matrícula: C3-52. Los numerales en el fuselaje son algo toscos, especialmente el 9. Destinado al 23 Regimiento de Caza, durante el vuelo de traslado, por fallos en la brújula, se quedó sin combustible sin llegar a encontrar su destino. El piloto consiguió tomar tierra en un campo, saliendo ileso, pero resultando el avión dañado en un 75%. Era el 3 de agosto de 1949. Había volado 294 horas y 30 minutos.



21 de junio de 1946. Nador. El cuarto por la izquierda es Emilio Herrera, militar e historiador. El camuflaje aparece ahora más redondeado. Obsérvese el cono de la hélice del avión en segundo plano.

Foto Emilio Herrera Alonso. Archivo de José Luís González Serrano

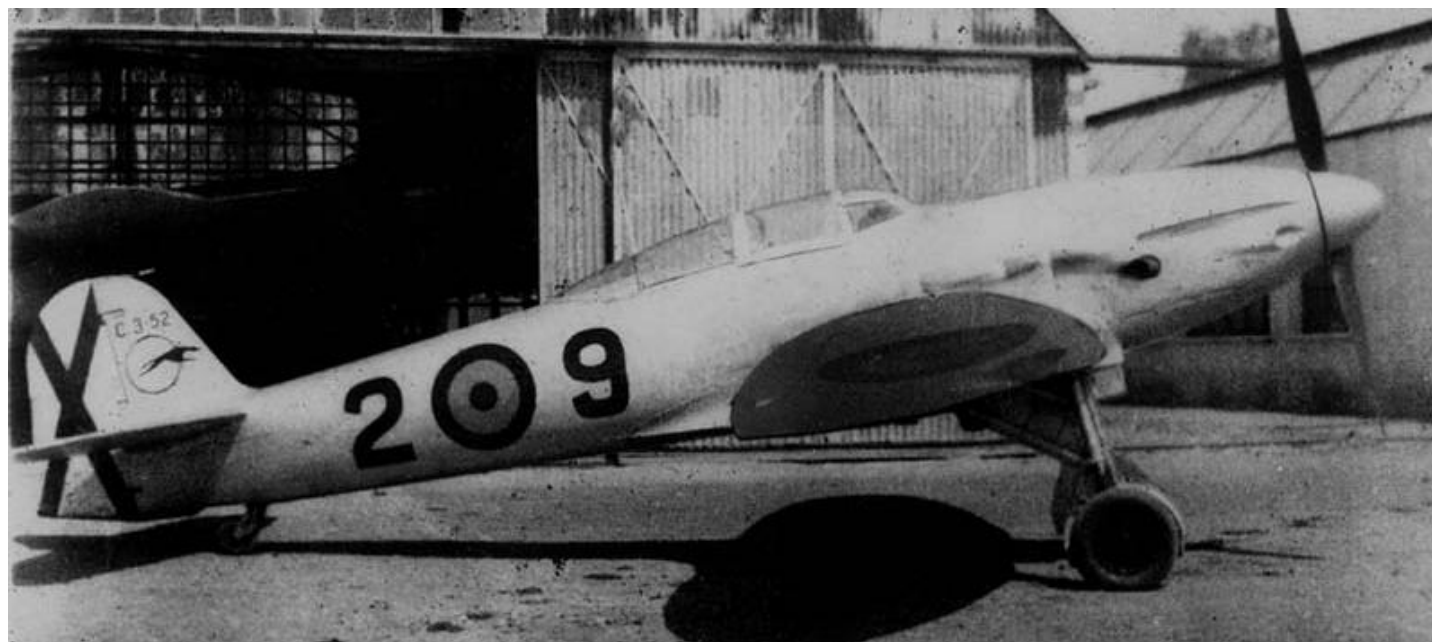
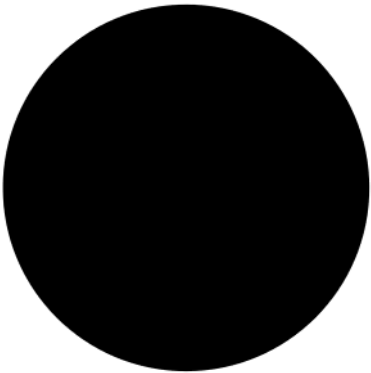

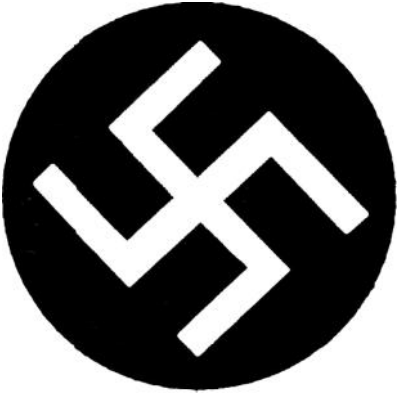



Foto: Maestranza Aérea de Albacete. Archivo Gonzalo Ávila

NUMERALES, EMBLEMAS Y COLORES

Numerales utilizados en este trabajo, dibujado a partir de fotografías:

11222345555
6667888990

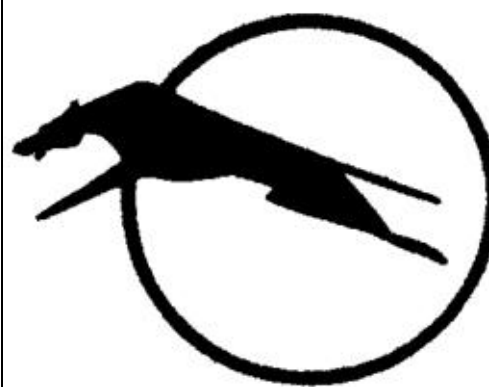
			
<p>Círculo negro. Utilizado solamente en los dos prototipos y los dos primeros aviones de serie.</p>	<p>Círculo negro con Hakenkreuz o Cruz de Palos. Usado solo por el V9 en el fuselaje y durante muy poco tiempo.</p>	<p>Círculo negro con esvástica en blanco. La esvástica sustituye a la Cruz de Palos en el V9 y era el emblema personal de su piloto, el capitán Harro Harder</p>	<p>Círculo negro con Cruz de San Andrés en blanco. Usado ampliamente por la Aviación Nacional. Usada en los He 112's en las alas.</p>



Círculo negro con Yugo y Flechas en blanco, que eran el emblema de la Falange, partido de inspiración fascista.
Usado por los He 112 a partir de su integración en la 7ª Escuadra.



Círculo negro con Yugo y Flechas en rojo, usado en los He 112's camuflados hasta finales de 1945.



Emblema del 27 Grupo de Caza.



Emblema de la Patrulla Azul, adoptado posteriormente por la 7ª Escuadra.



Escarapela nacional, portada por los He 112's en las alas a partir de ser camuflados, y en el fuselaje desde finales de 1945.
Es distinta a la actual, en la cual la franja amarilla es de mayor grosor.

No está nada claro, a pesar de todo lo que se ha escrito sobre ello, el asunto de los colores "exactos" que tenían los aviones alemanes en la Guerra Civil Española.

En principio, partiendo de la base de que los alemanes solían pintar los prototipos en RLM 02, un gris verdoso, he pintado ambos prototipos en ese color.

Los aviones de serie se sabe que llegaron en RLM 63 en las superficies superiores y RLM 65 en las inferiores. Para la mayoría de los autores el RLM 63 es idéntico al RLM 02. Para otros es un tono gris claro. He optado por la primera opción por ser la más aceptada en general, pero no podemos despreciar en ningún caso la segunda.

Para los aviones camuflados, por lo que sabemos, se pintaron con mezclas de pinturas locales intentando parecerse lo más posible a los colores originales del camuflaje astillado germano, consistente en RLM 61-62-63-65, por los que estos deben usarse únicamente a modo orientativo.

RLM 02	RLM 61	RLM 62	RLM65

EPÍLOGO Y AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se basa en el estudio concienzudo de todas las fotos a las que he tenido acceso, bien a través de publicaciones, bien obtenidas gracias a Internet. Una vez recopiladas todas las imágenes ha sido muy importante el tratar de ordenarlas cronológicamente, para a partir de ahí, apoyándose en los datos bibliográficos, poder sacar algunas conclusiones.

Excepto alguna opinión personal, todos los textos no son más que una compilación de los citados en la bibliografía.

Si son responsabilidad mía la elaboración de todos los perfiles. Algunos de ellos han debido ser completados usando como base los esquemas portados por otros aparatos. He hecho perfiles de todos y cada uno de los aviones de los que he conseguido ver alguna fotografía. De algunos de ellos varios perfiles distintos. En total hay 34 perfiles, cuatro vistas superiores y dos inferiores de 19 aviones distintos. Son igualmente opinión mía algunos detalles, como los colores de los conos de hélices y las hélices mismas.

No considero que el trabajo esté acabado. En cualquier momento que pueda acceder a más información que me permita añadir o corregir a lo aquí expuesto estaré encantado de poder hacerlo. Por eso si alguien tiene fotos o cualquier tipo de información distinta de la aquí expresada, estaré agradecido de recibirla.

No quiero tampoco ahora dejar pasar por alto el agradecimiento debido a todas aquellas personas a las que he “asaltado” en busca de información, todas las cuales, sin conocerme, me han prestado todo tipo de colaboración y me han autorizado a utilizar para ese trabajo fotos de sus archivos. Estos son: José Luís González Serrano, David Gesalí, Luis Ignacio “Canario” de Azaola, Juan Arráez Cerdá, Helmut Schmidt y muy especialmente Gonzalo Ávila Cruz. A todos ellos mi más profundo agradecimiento y mi admiración.

Manuel Conde Benítez

Marzo 2010

manupedia@gmail.com

BIBLIOGRAFÍA

- **Heinkel He 112 un caza de guante blanco.** Gonzalo Ávila Cruz, revista Fuerza Aérea nº 14 y 15
- **Datos e interrogantes sobre los Heinkel 112 españoles.** José Luís González Serrano, revista Aeroplano nº 20
- **Los Heinkel He 112 en España.** Juan Arráez Cerdá. Revista Soldiers nº 26
- **Las unidades y el material del Ejército del Aire durante la Segunda Guerra Mundial.** José Luís González Serrano. Quirón Ediciones.
- **Heinkel He 112 in action.** Dénes Bernád. Squadron/Signal publications.
- **Heinkel He 112.** Hans-Peter Dubrowsky. Schiffer Military
- **Los Heinkel He 112 O/B españoles.** Estanislao Abellán Agius. Revista Aeroplano nº 11
- **Heinkel He 112 en España.** Juan A. Guerrero. Revista Fuerza Aérea nº 19
- **Notas aclaratorias de la identidad de algunos aviones "esquivos".** José Luís González Serrano, revista Aeroplano nº 27