

VESTIGIOS DE LA BATALLA

José Miguel SALES LLUCH
Empresario



A presencia de aeronaves hundidas procedentes de la época de Segunda Guerra Mundial en determinados puntos de la mar próximos al litoral español no es un hecho completamente desconocido, sobre todo para la flota de arrastre que faena en aguas del mar Mediterráneo. No han sido pocas las veces que las artes de pesca sacaban a la superficie los restos de estos desafortunados aviones desde las profundidades, causando serios desperfectos en las redes, cuando no su pérdida total. Los trastornos que ocasionaban resultaban evidentes.

He aquí una relación de los casos más significativos.

Pecios en el Mediterráneo

Verano de 1943. Para las Fuerzas Armadas alemanas era un asunto de vital importancia anular el tráfico marítimo aliado con destino al mar Mediterráneo, atacar permanentemente las derrotas de los convoyes y echar a pique el mayor número de tonelaje. A esta misión la Luftwaffe estaba entregada desde el mismo momento que los buques aliados eran localizados transitando el Atlántico.

Sábado, 13 de agosto de 1943. Mal día según el número que lo presidía, y verdaderamente fue aciago; las aguas cercanas a la isla de Alborán hirvieron en un huracán de fuego y metralla. Los aviones alemanes tenían una presa y por nada del mundo estaban dispuestos a dejarla escapar. Se trataba de un convoy aliado, fuertemente protegido, que había logrado adentrarse en el mar Mediterráneo. Ahora, precisamente en ese mismo momento, su rumbo le estaba llevando a navegar entre las masas continentales de África y Europa. Las escuadrillas del KG 26 estaban especializadas en atacar el tráfico marítimo, un oficio muy peligroso, se mirara por donde se mirara. Enterado de la presencia del convoy, había despachado a la batalla una buena parte de sus aviones *Heinkel He 111 H-11* y *Junkers Ju 88A-4* con los que estaba equipada.



Una porción de los empenajes de cola, concretamente su estabilizador horizontal derecho, donde se advierten la matrícula, el código de unidad y la escarapela de la RAF. (Foto: Juan Arráez Cerdá).

Desafortunadamente, los bombarderos alemanes se llevaron la peor parte durante el pulso que estuvieron librando contra las defensas antiaéreas que protegían la integridad del convoy, con la isla de Alborán como mudo testigo del combate. Los aliados sabían apreciar en su justa medida el valor del material que sus buques transportaban, y solían protegerlos de forma sobredimensionada, creando alrededor de ellos un muro casi infranqueable.

Un *He 111* perteneciente a la Escuadrilla 2./KG 26, derribado, iría a caer cerca de la isla; mientras que dos *Ju 88A-4* de la 9./KG 26 y uno destinado en la 12./KG 26 lo hicieron en distintos puntos próximos a la costa española. En total, el recuento de bajas sufridas por las tripulaciones arrojó un saldo de cuatro muertos y seis desaparecidos.

Los cuatro tripulantes del *Ju 88 W.Nr. 822430* fueron rescatados por un pesquero español. Igualmente, aunque herido, sería salvado el *leutnant* Frommhold, al mando del *Ju 88 W.Nr. 822185*. El 2 de septiembre de 1943, la mar arrojaba a la costa los cuerpos de los *unteroffizier* Güstrav y Schreiner, tripulantes del mismo *Ju 88*. Ambos fueron enterrados en Roquetas de Mar, Almería. El 9 de septiembre de 1943 fue recuperado el cuerpo del *obergefreiter* Domogalla, que partió al combate a bordo del *He 111 W.Nr. 110378*, recibiendo sepultura en Albuñán, Granada. También serían recuperados los restos del *obergefreiter* Grauvestein, tripulante del *Ju 88 W.Nr. 822561*, siendo enterrados en Balerna, Almería. Posteriormente, todos ellos fueron exhumados para reposar definitivamente en el *Deutscher Soldaten Militärfriedhof*, situado en el Monasterio de Cuacos de Yuste, Cáceres.

Se dice que una de las tres tumbas existentes en Alborán acoge los restos de un aviator alemán, cuyo cuerpo llegó a la isla y fue recuperado. Es posible,

y tal vez se trate de uno de aquellos desafortunados tripulantes que perecieron durante aquel 13 de agosto, tan adverso a las armas de la Luftwaffe. Esta acción de guerra, desarrollada cercana a Alborán, es una más entre la miríada que se llevó a cabo en el mar Mediterráneo durante la Segunda Guerra Mundial. No obstante, resume perfectamente cuanto sucedía a diario en ese teatro de operaciones rebosante de actividad. Con demasiada frecuencia, se trata de historias casi olvidadas por el paso del tiempo. Sin embargo, en ciertas ocasiones, los protagonistas de aquellos hechos irrumpen en el presente fugazmente. Pasaremos lista a alguno de estos casos.

A mediados de 1944, un bimotor *Junkers Ju 88*, probablemente perteneciente a una versión de reconocimiento, caía al mar cerca de Blanes (Gerona). Venía seriamente dañado a causa del fuego antiaéreo lanzado sobre él por los buques aliados. La tripulación logró ponerse a salvo utilizando el bote neumático de emergencia, siendo rescatada por un pesquero español. En septiembre de 1978, los restos del *Ju 88* fueron izados por el buque calarredes de la Armada española, el *CR-11*. Posteriormente, la nave dirigió su rumbo mar adentro con el objeto de largar el pecio en una sima, en aguas de mayor profundidad. Con esta acción se pretendía librar el área de un obstáculo que entorpecía el normal desarrollo de la actividad pesquera en la zona. Desafortunadamente, la operación no se vio acompañada plenamente por el éxito. Días más tarde el *Ju 88* abandonó su nuevo lugar de reposo, emprendiendo su particular viaje de retorno del fondo marino enganchado en las redes de un pesquero de Blanes.



La sección central del fuselaje del *Hudson FH426* que fue objeto de rescate por parte del pesquero *Natividad del Señor*. Depositada en el puerto de Santa Pola, Alicante, la imagen permite distinguir el tipo de camuflaje que portaba durante su época de servicio activo.

(Foto: Juan Arráez Cerdá).

Depositado en el muelle del puerto de Blanes con ayuda de una grúa, de inmediato se observó que los restos del bombardero alemán carecían de los dos motores. El fuselaje, que mostraba signos evidentes de haber encajado varios impactos de proyectiles, era incapaz de suministrar información de utilidad para dilucidar cuál era la unidad de pertenencia del avión. Las numerosas incrustaciones marinas que presentaba su superficie hacían imposible la tarea, por lo que el asunto quedó confinado en la carpeta de temas por resolver.

Los aviones británicos toman el relevo

Durante el mes de julio de 1944, el *Grumman Hellcat Mk I*, serial *JV111*, formaba parte de la dotación del 800.º Escuadrón, embarcado a bordo del portaaviones de escolta *HMS Emperor*. En esa fecha, la nave británica transitaba por el Mediterráneo con órdenes de trabajar en favor de la operación de desembarco aliado en el sur de Francia. Para el subteniente Charles Douglas Spencer, de la Royal New Zealand Navy, el 22 de agosto de 1944 terminó de mala manera. La misión que realizaba en el marco de este importante disposi-



A través de las incrustaciones marinas todavía resultaba visible la presencia del RAF serial *FH426* asignado al *Hudson*, así como el *code letter TR* del escuadrón, pintado en color rojo. (Foto: Juan Arráez Cerdá).

tivo bélico, organizada para atacar unidades blindadas alemanas, llegó a su fin de forma brusca cuando se vio obligado a llevar a cabo un amerizaje forzoso en aguas de la bahía de Rosas. El *Hellcat* se hundió irremisiblemente, pero Spencer fue rescatado del agua logrando salvar la vida.

En noviembre de 1979, correspondió al *Tramontana II*, con puerto en Rosas (Gerona), rescatar de las profundidades otro pecio. Mientras se encontraba faenando en aguas del golfo de León, sus redes atraparon los restos de un caza embarcado de la Royal Navy, que resultaron ser los del *Hellcat Mk I JVIII*. En lugar de izar un grupo de piezas dispersas, las artes de pesca sacaron a la luz la estructura prácticamente completa del avión. Eso sí, esta presentaba toda clase de daños al haber protagonizado una toma forzosa sobre el agua. A pesar del tiempo que permaneció sumergido, todavía eran visibles algunas marcas de nacionalidad. Tal circunstancia permitiría establecer tanto la identidad del avión como las causas de su pérdida en acción de guerra.

Al poco tiempo de desplegar sus efectivos aéreos en Gibraltar, los aviones del 233.º Squadron del Coastal Command se habían convertido en merodeadores habituales cercanos a la costa española del Mediterráneo. No era poca la responsabilidad que recaía sobre la mencionada unidad, vigilando constantemente los movimientos de los *U-Boote* de la Kriegsmarine y, caso de producirse un contacto positivo, atacar el objetivo con todo el armamento que tenían alistado.

El 27 de diciembre de 1942, bajo el mando del sargento John Stewart Greaves, el *Lockheed Hudson Mk IIIA FH426*, perteneciente al 233.º Squadron del Coastal Command, llevaba a cabo un rutinario vuelo de observación deambulando próximo a la costa española. El *Hudson* formaba parte de un ambicioso operativo preparado por el Air Headquarters Gibraltar. En el programa de combate preparado para ese día se contemplaba toda una serie de misiones de carácter antisubmarino, además de proporcionar escolta y protección a los convoyes que surcaban las aguas del Mediterráneo. Para cumplir las órdenes, desde la base de Gibraltar fue despachado al aire un nutrido grupo de efectivos del Coastal Command. Sobre 16 *Lockheed Hudson*, seis *Vickers Wellington* y cuatro *Consolidated Catalina* recaía el peso principal del servicio, encargados de patrullar sistemáticamente la mar tratando de localizar cualquier sombra o estela que delatase la presencia de un sumergible enemigo. Aparte de ellos, un solitario *Hudson* se encargaba de suministrar al operativo la indispensable información meteorológica que necesitaban.

El *FH426* había extendido su acción hasta deambular próximo a la costa española. No eran pocas las ocasiones en que las misiones de patrulla llevadas a cabo por los aviones del 233.º Squadron les conducían hacia tan específica área del *Mare Nostrum*. Se trataba de un territorio propicio de caza para los submarinos alemanes y donde era frecuente advertir su presencia a la búsqueda de presas. En un determinado momento los receptores de Gibraltar recibieron una comunicación del *Hudson*. Señalaba que había avistado un



Planta motriz Wright GR-1820-G250A Cyclone originaria del *Hudson* serial *FH426*. Actualmente, puede observarse expuesta en las dependencias del Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos. (Foto: José Miguel Sales Lluch).

submarino alemán navegando en superficie y se disponía a atacarlo. Después, el silencio más absoluto, y el *FH426* entró a formar parte de la lista de bajas producidas en acción de guerra. Los cuerpos sin vida de una parte de la tripulación, los sargentos John Joseph Griffin (ametrallador) y Edward Victor Evans (ametrallador), fueron encontrados en el mar días más tarde. Griffin frente a la costa de Barcelona y Evans en la lejana playa de Volturmo (Nápoles). John Stewart Greaves (piloto) y Edwadd Brown (navegante) nunca fueron recuperados, siendo declarados desaparecidos en combate.

Cuarenta y ocho años después el *FH426* regresó desde el pasado. El 10 de julio de 1990, cuando se encontraba faenando a 38 millas de Torre Vieja, el pesquero *Hermanos Ruso Antón*, con puerto en Santa Pola (Alicante), atrapó los restos de un avión. Una vez descargados en el puerto de Santa Pola, pudo observarse que se trataba de la sección posterior de un fuselaje unido a una parte del estabilizador horizontal. La identidad de la aeronave tardaría poco tiempo en ser establecida. Entre las secciones destrozadas todavía era posible observar pintadas unas escarapelas británicas, así como el serial que la referida aeronave tenía asignada: *FH426*. Todo ello asociaba directamente el pecio con el *Hudson* desaparecido en combate durante el mes de diciembre de 1942.

Pocos días más tarde, el 23 de julio, el arrastrero *Natividad del Señor*, basado igualmente en Torre Vieja, captura otro grupo de restos. El gran peso que presentaba desaconsejaba izarlo a bordo, lo que obligó a remolcarlo hasta su puerto de amarre. Situado en el muelle mediante una grúa, el pecio rescata-

do resultó ser la sección delantera del *FH426* formando conjunto con las alas, completamente destrozadas. En su interior también fue localizada una pareja de ametralladoras Browning junto a varias bombas y cargas de profundidad.

Si bien el destino final del *FH426* es conocido, no lo son tanto las circunstancias que produjeron su trágica pérdida. Por el momento permanecen envueltas por el velo del misterio. Pese a ello, parecen existir dos hipótesis razonables: que fuera derribado por el fuego antiaéreo del submarino que había localizado o bien a causa de un desafortunado accidente producido por fallos mecánicos.

Con respecto a la primera línea de investigación, los resultados obtenidos no son concluyentes. De haber ocurrido el derribo durante el ataque del *Hudson* sobre el submarino, es muy factible que se produjera pocos instantes después de realizado. Reforzando este aspecto, señalamos que las bodegas del *FH426* todavía conservaban la mayor parte del armamento ofensivo.

Por otro lado, el diario de operaciones del *AHQ Gibraltar* tampoco aclara mucho los hechos que se produjeron durante ese día. Según los informes, el único contacto y posterior ataque sobre un submarino enemigo verificado el 27 de diciembre fue llevado a cabo por un solitario *Wellington*: «A las 04:10 horas un *Wellington* observa un submarino a 84 millas WNW de Argelia. A las 07:32 horas este avión ataca un submarino a 15 millas N de la prime-



Los daños encajados por el motor Jumo 211F, recuperados por el pesquero *Nuevo Pedro y Loli*, quedan bien patentes a través de esta imagen. (Foto: José Miguel Sales Lluch).

ra observación. Cuatro cargas de profundidad fueron lanzadas pero ningún resultado fue observado». Entre las bajas propias verificadas se anotó la pérdida de un *Hudson* —el protagonista de nuestra historia— y un *Wellington*, que habían partido en servicio de patrulla antisubmarina, sin especificar la razón. Igualmente infructuoso fue el rastreo de las causas consultado en el expediente particular del avión. Según este, el *FH426* fue dado de baja en el inventario de la Royal Air Force —Categoría E— un día después de producirse su pérdida, el 28 de diciembre de 1942. El motivo: daños sufridos en combate aéreo.

Procedentes de sendas expediciones enviadas desde las bases de Alcantari-lla y San Javier, los días 17 y 24 de agosto de 1990 los restos del *Hudson* llegaban a las instalaciones del Museo del Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos. Inicialmente, mientras permanecía a la espera de encontrar un punto de exposición más adecuado, la estructura quedó depositada al resguardo del armazón metálico, todavía en construcción, del Hangar n.º 3.

Posiblemente, a causa del aspecto que mostraba después de permanecer lustros reposando en el lecho marino, el *FH426* no tuvo la oportunidad de permanecer expuesto de forma permanente. Así, lo que de él quedaba inició puntuales cambios de emplazamiento en distintos depositos de material, todo ello sin que se viera alterada su condición de elemento almacenado. En fechas recientes, solamente uno de los motores Wright GR-1820-G205A Cyclone,



Vista frontal del motor Jumo 211F. La observación de los restos permitía comprobar que la tapa del cárter del cigüeñal había desaparecido y estaba equipado con una hélice tripala de madera. (Foto: José Miguel Sales Lluch).

dejando ver las palas de la hélice retorcidas a consecuencia del brutal impacto sobre el agua, ha logrado escapar de esta situación.

Nuevamente los alemanes

Tuvo que transcurrir un espacio de tiempo bastante considerable antes de que se produjera otra importante extracción de restos. Para ello debemos trasladarnos hasta el día 4 de noviembre de 2004. Durante la citada fecha, el arrastrero *Faro II*, con base en Jávea (Alicante), se encontraba faenando entre cabo de San Antonio y el islote de Es Vedrà, al suroeste de Ibiza. El duro día de trabajo estaba llegando a su fin cuando el patrón de la embarcación ordenó izar las redes. Concluida la operación, los cuatro integrantes de la tripulación observaron desperfectos en ellas. Al mismo tiempo comprobaban que la captura venía acompañada por la presencia de una rueda y varios objetos de metal. Desconociendo cuál podía ser la procedencia de este material, una vez desembarcado en el puerto de Jávea pudo comprobarse que se trataba de la cubierta de la rueda de cola, marca Continental, un armazón de la sección lanzable de la cabina y diversos fragmentos de fuselaje. Fácilmente reconocibles a simple vista, pronto se concluyó que tenían su origen en un bimotor *Junkers* alemán, probablemente perteneciente a la versión de reconocimiento *Ju 88D*.

No era la primera vez que el área se convertía en el centro de tal tipo de inesperadas capturas. Desde principios de los años noventa, a lo largo de 1991, 1992 y 1994, varios pesqueros basados en Jávea y Denia habían atrapado diversas piezas metálicas, posiblemente procedentes del mismo avión.

Desafortunadamente, tanto la historia particular como las circunstancias que motivaron la pérdida de este anónimo *Ju 88* y su tripulación todavía no han abandonado la bruma del misterio. Pese a ello, y en el otro lado de la balanza, todo lo que de él fue recuperado permanece almacenado en los locales del Museo Arqueológico y Etnográfico Municipal de Jávea.

Los ecos del pasado volvieron a materializarse durante el mes de enero de 2014. El mensajero fue nuevamente un arrastrero, en esta ocasión con puerto en Torrevieja (Alicante). Cuando el *Nuevo Pedro y Loli* se encontraba posicionado frente al cabo de Palos (Murcia), sus artes de pesca atraparon a 120 metros de profundidad lo que parecía ser un motor bastante deteriorado. Desembarcado en el muelle reservado a la cofradía de pescadores, estudios posteriores determinaron que pertenecía al modelo Jumo 211F-1. Su procedencia dirigía la atención directamente hacia un bombardero alemán *Heinkel He 111H-6*.

No era la primera vez que el mencionado pesquero encontraba restos de un avión perdido mientras llevaba a cabo su trabajo. Cuatro años atrás, había «pescado» otro motor de idénticas características, que muy bien podía tener su origen en el mismo avión alemán. La unidad a la que el *He 111* pertenecía, así



Aunque apenas puede distinguirse, entre la gran cantidad de sedimentos que permanecen adheridos a la superficie metálica, todavía permanece visible sobre el cárter del cigüeñal, estampada en color blanco, la inscripción: «MZA Jumo 211F». Afortunada circunstancia que permitió establecer con mayor precisión el modelo del motor ante el que nos encontrábamos.

(Foto: José Miguel Sales Lluch).

profundidad del bombardero. Fue un motivo más que suficiente para que abandonara el ataque y buscara refugio al abrigo de la costa española. A estas alturas el *He III* se encontraba sin control, por lo que la tripulación decidió realizar un amerizaje de emergencia por derecho. Una vez efectuado, todos saltaron a la balsa salvavidas mientras el avión se hundía irremisiblemente. La tripulación estaba compuesta por: *oblt.* Erich Andree (piloto); *ogefr.* Otto Gotz (observador); *ogefr.* Victor Bangert (radiotelegrafista); *fw.* Franz Sterner (mecánico-ametrallador).

como la misión que llevaba a cabo, todavía son desconocidas. En algunos casos relacionados con aviones alemanes perdidos durante acciones de guerra, la solución del enigma no ofrece mayores problemas apoyándose en una base sólida. En otros, la falta de una documentación más concreta convierte la identificación en una ardua tarea. De todos modos, es posible que se tratara de uno de los *He III* que participaron en el combate aeronaval del 13 de agosto de 1943. Tal vez, aquel perteneciente a la 1./KG 26, identificado con el código '1H+KH', que había caído al mar frente a Escombreras durante la fecha que nos ocupa.

Basado muy probablemente en Marsella, el *He III* atacó un convoy aliado. Mientras se desarrollaba el combate, las piezas antiaéreas de un destructor alcanzaron el timón de