

**José Miguel Sales Lluch**

# **FORASTEROS EN LA COSTA**

**AVIONES INTERNADOS Y ACCIDENTADOS  
EN LA COMUNIDAD VALENCIANA DURANTE  
LA II GUERRA MUNDIAL**



## **FORASTEROS EN LA COSTA**

### **Aviones internados y accidentados en Valencia durante la Segunda Guerra Mundial**

*por José Miguel Sales Lluch*

Se vivían años de guerra. Los años presididos por la Segunda Guerra Mundial. El mar Mediterráneo se había convertido en un teatro de operaciones donde las acciones de combate entre los países beligerantes se sucedían de forma continua. Bañada por las aguas de este mar, la costa y varias localidades valencianas fueron, ocasionalmente, testigos de excepción del trágico acontecer de la contienda.

La mayoría de las veces los hechos sucedían en la lejanía, apartados del ritmo que a diario marcaba la vida de los valencianos. Pero no siempre fue así. En momentos muy puntuales, lo cotidiano, de improviso, se veía alterado.

Aunque sin registrar un número elevado de ejemplares, las tres provincias de la actual Comunidad Valenciana recibió la visita involuntaria de una serie de aviones de combate, parte integrante de los efectivos aéreos con que contaban las naciones implicadas directamente en el conflicto mundial. Concretamente, pertenecientes a las aviaciones militares de: Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia.

#### **Huyendo de la quema**

El 29 de mayo de 1940, el Caudron C.445-1 Goéland nº 133, matriculado F-WABA, del Estado Mayor del Ejército del Aire francés (*État Major de l'Armée de l'Air*), abandonó el aeródromo de Marignane con destino a Argelia. Tenía que realizar una misión muy especial. A bordo del mencionado bimotor, el comandante Henry Archambault, comisionado por el *Général*/Louis Alphonse Picard, debía organizar urgentemente el repliegue hacia África del Norte de las unidades encargadas de asegurar el futuro apoyo a *l'Armée de l'Air*. El vuelo sobre el Mediterráneo venía desarrollándose sin incidencia digna de mención, cuando, mientras la ruta del bimotor discurría paralelo a la costa valenciana, la tripulación comprobó que uno de los motores sufría un fallo en uno de los pistones.

Ante tal perspectiva, nada tranquilizadora, se tomó la decisión de adentrarse en territorio español. A las 16,30 horas de la tarde efectuaba un aterrizaje de emergencia sobre las arenas de la playa de Gandía (Valencia). Sin contabilizar el más mínimo destrozo, el Caudron quedó aparcado en el mismo lugar de la toma convenientemente custodiado por una pareja de la Guardia Civil. Por lo que hace referencia a la tripulación, ésta fue inicialmente trasladada a Valencia para permanecer alojada en libertad vigilada bajo palabra. El Goéland continuó formando parte del paisaje habitual de la playa, tirado de cualquier manera, durante bastante tiempo. Concretamente hasta el mes de septiembre.

## Tirados en la playa

La información disponible, por el momento, no es lo suficientemente abundante para establecer ni los motivos, ni la unidad de origen en la cual estaba encuadrado, por los que el Lioré et Olivier LeO 451 nº 380 finalizó su carrera operativa en la playa de Pau Pi, cercana a la localidad valenciana de Oliva, la mañana del 18 de junio de 1940. Probablemente, durante esa fecha el avión no se encontraba destinado en ningún grupo o escuadrilla en concreto. Tal vez, fuera uno de los ejemplares que se encontraba concentrado en aeródromos del sur de Francia, dispuestos a dar el salto para recalar en el Norte de África. Sea como fuera, por el momento, se desconoce.

La tripulación que trataba de llevar el avión a su destino estaba compuesta por el *adjudant* Emile Désiré Bourdin, acompañado por el mecánico civil, de dieciocho años y medio de edad, Marcel Hochet. Posteriormente, en situación de personal internado, ambos tripulantes serían trasladados a Valencia para ser hospedados en el Regina Hotel, quedando libres bajo palabra con obligación de presentarse diariamente a la autoridad correspondiente.

Nada más tomar tierra, Bourdin y Hochet prendieron fuego al avión para evitar que cayera indemne en manos no desadas. El LeO 451 nº 380 ardió en una pira, dejando de él pocos elementos reconocibles. Pocos, pero alguno hubo. Concretamente, los elementos de la cola. Una vez recuperados, en agosto de 1940, estos escasos restos fueron depositados en las dependencias de la Maestranza Aérea de Albacete.

## Vuele con Air France

Otro grupo de personal perteneciente al Ejército del Aire Francés que, por todos los medios, intentó poner tierra de por medio entre ellos y la Metrópoli francesa fue la expedición formada por cuatro oficiales y cinco suboficiales dirigidos por el capitán Pillot. Se vivían tiempos de emergencia nacional, en los que cualquier medio con alas disponible valía su peso en oro. En su caso particular, el médio más idóneo fue el bimotor civil Bloch MB.220 "A/sace", matriculado F-AQNO, de la compañía Air France.



**La disposición interior del Bloch M.B.220, según un cartel promocional editado por la compañía Air France**

El 21 de junio de 1940 habían partido de Marignane con la esperanza de posar las ruedas del avión en Orán, en África del Norte. Pero los planes que tenían en mente se vieron sensiblemente alterados durante el camino, viéndose obligados a tomar tierra en el aeródromo de Manises. Al tratarse de un avión comercial, el Ministerio del Aire español autorizó, el 25 de junio, el retorno del avión a Francia junto a toda su tripulación, formada por el piloto Cladex, el radiotelegrafista Samson y el mecánico de vuelo Jeune. Por su parte, el personal militar quedó internado en la ciudad Valencia en situación de libertad vigilada.

### **Un avión en el arrozal**

La tarde del 20 de junio de 1940, un nuevo avión francés hizo acto de presencia en el cielo valenciano y, como no, también en apuros. Se trataba del Glenn-Martin 167F-2 nº 146, tripulado por tres aviadores polacos bajo el mando del capitán Eugeniusz Prusiecki, acompañados por un joven mecánico civil de nombre Polaniecki. Su particular periplo aéreo llegó a su fin protagonizando un aterrizaje de emergencia sobre un campo de arroz próximo a la localidad de Silla (Valencia). A pesar de tratarse de un terreno completamente anegado por el agua, el bimotor lograría salvar la situación sin encajar daños de importancia. Eso sí, el aspecto que presentaba terminado el incidente era bastante lamentable.

Al día siguiente de producido el suceso, el Jefe de la 3ª Región Aérea cursó vía telegráfica las órdenes oportunas para que la Maestranza Aérea de Albacete procediera a recuperar el avión. Y allí quedó a la espera de que el personal técnico iniciara el proceso de reparación. Aunque el avión llegó a figurar dado de alta en el inventario del Ejército del Aire con la matrícula militar 30-168, no existen evidencias suficientes para afirmar que llegara a prestar servicio operativo de forma continuada. Solamente aquellas que anuncian su baja oficial bastantes años más tarde, el 28 de septiembre de 1953. Transcurrido prácticamente un mes, el 19 de julio, la tripulación era repatriada a Francia.



***Estacionado, muy probablemente, en los terrenos de la Maestranza Aérea de Albacete, el Glenn-Martin 167F-2 nº 146 presenta este aspecto parcialmente desmontado. (Arráez)***

## Ahora los italianos

Eran las 6.00 horas de la madrugada del 28 junio de 1942. La situación a bordo del Piaggio P.108B matrícula militar M.M. 22001, perteneciente a la 274ª *Squadriglia B.G.R.*, había hecho crisis. Tenían que rendirse a la evidencia. No alcanzarían su base de partida, el nivel de combustible en los depósitos estaba bajo mínimos. A las 21.00 horas del día anterior había despegado de Decimomannu, en Cerdeña, en misión de guerra para lanzar su carga de bombas sobre Gibraltar. Con los tenientes Ernesto Sassi y Luigi Melchiorri a los mandos, en esos momentos el enorme cuatrimotor se disponía a realizar una toma catastrófica sobre el agua frente a la playa de El Puig.



**Los restos del Piaggio P.108B M.M.22001 en el depósito de chatarra de la Maestranza Aérea de Albacete. (Nino Arena)**



El bombardero, durante el brusco amerizaje, sufrió serios desperfectos, pero toda la tripulación logró ponerse a salvo antes de que el P.108B desapareciera bajo el agua a poca profundidad, dándoles, además, la oportunidad de rescatar cierto número de documentos y material diverso que se encontraba a bordo. Posteriormente, la tarea de recuperación de los restos del avión estuvo en manos del personal técnico del Ejército del Aire español, quedando depositados en la base de hidros del puerto de Valencia antes de ser trasladados a las dependencias de la Maestranza Aérea de Albacete. Y allí permanecieron abandonados acumulando herrumbre, en el depósito general destinado a la chatarra, mientras dejaban pasar lo que restaba de guerra.

## Y también los alemanes

Año 1943. Para las fuerzas armadas alemanas era un asunto de vital importancia. Dejar fuera de juego todo el tráfico marítimo aliado que se producía con destino al mar Mediterráneo. Atacar permanentemente las derrotas de los convoyes y echar a pique el mayor número de tonelaje. Los aviones de la *Luftwaffe* tardaban poco tiempo en actuar. La caza comenzaba desde el mismo momento que los buques aliados eran localizados transitando el Atlántico. Los Aliados sabían apreciar en su justa medida el valor de aquel ingente material de guerra que sus buques transportaban, y solían protegerlos con uñas y dientes creando alrededor de ellos un muro de hierro y fuego prácticamente infranqueable.



## KG 26 “Löwen”

Las escuadrillas pertenecientes al grupo KG 26 estaban especializadas en atacar el tráfico marítimo. Un oficio altamente peligroso, se mirara por donde se mirara. Una vez era localizado un convoy, solía responder con rapidez lanzando a la batalla una buena parte de sus aviones Heinkel He 111H y Junkers Ju 88A con que se encontraba equipado.

A lo largo de 1943 y 1944, la mencionada unidad sembró el área de Alicante con varios de sus efectivos aéreos. Eran algunos de los restos dejados en el camino cuando atacaban los buques aliados. En esta dinámica, el 27 de febrero de 1943, la escuadrilla 6./KG 26 tuvo que prescindir en su inventario de la presencia del Heinkel He 111H-11 con el W.Nr. 8097 e indicativo de unidad 1H+FP. El avión había partido de su base, en la isla de Cerdeña, con cuatro tripulantes a bordo al mando del Fw. Ernst Stallmann. Mientras atacaba un convoy aliado fue alcanzado por la poderosa defensa antiaérea. La única opción viable que le restaba para ponerse a salvo le adentró en territorio español, proporcionándole la oportunidad de llevar a cabo un aterrizaje de emergencia. Éste se produjo alrededor de las 20.00 horas, rodeado por la oscuridad, en los terrenos de la Finca Catalina, en Orihuela (Alicante). La particular aventura del He 111 terminó con bien para la tripulación, aunque de mala manera para el avión, el cual, fue a terminar su agitada existencia pasto de las llamas. Lo que de él fue recuperado se trasladó posteriormente a las dependencias de la Maestranza Aérea de Albacete. Suponemos que para quedar depositado, por derecho, en el montón de chatarra.

La escuadrilla 6./KG 26 volvió otra vez a poner de manifiesto que tenía un especial vínculo con la costa alicantina dos meses después, el 23 de mayo de 1943. En esta ocasión, la unidad llevaba a cabo un servicio de guerra frente a Orán. En esta misión se encontraba, cuando el Heinkel He 111H-1 con el W.Nr 8392 e indicativo 1H+BP, al mando del Fw. Siegfried Abraham, abandonó el escenario donde tenía lugar el combate con serios problemas.

El rosario de averías dejaba ver que el motor izquierdo, prácticamente, había dejado de existir. Por otra parte, el tren de aterrizaje también había dejado de cumplir con su obligación. Tampoco andaban mejor las cosas para el sistema de radiotelegrafía, y mucho menos para el equipo de radar FuG 200 Hohentwiel con el que estaba equipado: destruidos. Conclusión: todo ello, en su conjunto, le condujo a protagonizar una toma de emergencia con el tren plegado en una playa de Altea (Alicante). Una vez recuperados por el personal técnico del Ejército del Aire, los restos del avión fueron trasladados a la Maestranza Aérea de Sevilla y, más tarde a las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas, S.A.



***El Heinkel He 111H-11 W.Nr.8392, 1H+BP, posado en la playa con el tren plegado. (IHCA)***

## Un Ju 88 en Manises

La mañana del 27 de mayo de 1943, el Junkers Ju 88D-1 W.Nr.430330, con indicativo 4U+EK, perteneciente a la escuadrilla de reconocimiento 2.(F)/Aufkl.Gr. 123 había despegado de su base en la isla de Cerdeña. El Fw. Walter Maure era el piloto del avión. El resto de la tripulación estaba compuesta por otros sargentos y un soldado. Tenía órdenes de llevar a cabo un vuelo de reconocimiento sobre Gibraltar. Cuando llevaba consumidas tres horas de vuelo, la temperatura del motor derecho comenzó a aumentar de forma alarmante, circunstancia que provocó su avería. La decisión tomada por el piloto le llevó a buscar refugio en la costa española, tomando tierra en la Base de Manises (Valencia). El avión quedó internado y los tripulantes fueron repatriados con destino a Alemania el día 4 de junio de 1943.

***Junkers Ju 88D-1 perteneciente a la escuadrilla de reconocimiento 2.(F)/Aufkl.Gr.123. Uno de sus aviones protagonizó un aterrizaje de emergencia en Manises el día 27 de mayo de 1943.***



Acordada la compra del bombardero a los alemanes durante el mes de febrero de 1944, nuestro Ju 88 protagonista nunca tuvo la oportunidad de incorporarse a los efectivos del Ejército del Aire español. El 18 de octubre de 1944, mientras realizaba un vuelo de prueba con una tripulación mixta formada por el teniente coronel Manuel Lapuente de Miguel, el sargento Francisco Javier Jiménez, el cabo Juan Saturnino Venero y el mecánico alemán Martin Gödel, el Ju 88 se precipitó a tierra en Chinchilla (Albacete). Todos los ocupantes perecieron en el accidente.

### **Amerizaje al este de Alicante**

El 11 de noviembre de 1943, los He 111 y Ju 88 pertenecientes al ala KG 26, una vez más, entraron en acción. Como ya era habitual para la unidad, con la misión de llevar a cabo su ofensiva particular atacando el convoy de turno. Destinado en la escuadrilla 2./KG 26, el He 111H-11 W.Nr.110306, indicativo 1H+MK, al mando del Lt. Fritz Richter resultó alcanzado mientras estaba atareado tratando de echar a pique uno de los buques aliados.

Los daños encajados por el bimotor alemán revistieron importancia. Visto lo cual, la tripulación trató de regresar a la base como bien pudo. Tenía que contar, eso sí, con que el panel de instrumentos ya no era tal, acribillado por los impactos del fuego enemigo. Tampoco le iba mejor al motor derecho, que también había dejado de funcionar como era su obligación.

Con serias dudas para continuar volando, la tripulación, la mayor parte de ellos heridos por la metralla, deciden amerizar sobre el agua. En ese preciso momento, se encuentran en una posición

que los sitúa, aproximadamente, 10 kilómetros al este de Alicante, no muy lejos del cabo de Huertas. La apurada maniobra de emergencia no fue de ejecución demasiado limpia, dejando al He 111 con el fuselaje totalmente partido y hundido a unos 60 metros de profundidad. Pese a ello, posteriormente, el personal del Ejército del Aire inició los trabajos destinados a sacar el bombardero del fondo. Lo lograron.

## **A pares**

El aeródromo de Manises volvió a ser la tabla de salvación para un avión en apuros de la *Luftwaffe*. Era el día 10 de enero de 1944. El incidente fue protagonizado, nuevamente, por uno de los efectivos aéreos del ala KG 26. Se trataba de un Heinkel He 111H-11 perteneciente a la escuadrilla 1./KG 26, como ya hemos visto, una unidad acostumbrada a merodear cerca de las costas del Mediterráneo con la finalidad de atacar el tráfico marítimo aliado. Ese día, los aviones de la unidad habían fijado como objetivo principal dar caza al convoy KMS.37N. Cuando éste se encontraba situado a la altura de la costa argelina, al norte de Orán, lo atacaron. Durante el combate, la suerte no acompañó al avión identificado con el indicativo 1H+HL, al mando de Gert Zinnemann.

Atravesar el muro de proyectiles generado por las defensas antiaéreas durante el ataque le resultó caro. De facto, dejó al bombardero fuera de combate. El saldo de averías sufridas era importante. La instalación hidráulica del motor izquierdo no cumplía su función. Los flaps también habían sido alcanzados. El radioaltímetro FuG 101 y el radar FuG 200 ya no eran reconocibles, completamente destruidos por la metralla. En definitiva, cuando el He 111 vino a posarse en Manises podía considerarse que el futuro que tenía por delante era realmente escaso. El combate lo había dejado para el arrastre. Lo mejor para él era quedarse sesteando en el aeródromo valenciano, viendo pasar la guerra.

Uno de sus Heinkel en Valencia... y otro en Alicante, precisamente el 10 de enero de 1944. No cabe duda, que la escuadrilla 1./KG 26 no tenía la suerte de cara aquel día. Entre los aviones perdidos por la mencionada unidad también se encontraba el He 111H-11 con el W.Nr.110266 e indicativo 1H+DE, tripulado por cuatro aviadores bajo el mando del Uffz. Heinz Fechlhaber.

Tocado, igualmente, por las defensas antiaéreas, con el motor derecho alejado de todo rastro de funcionamiento, su historia operativa fue a terminar a orillas del agua en la playa del Molinell, situada 15 kilómetros al norte de Denia y 3 kilómetros al sur de Vergel, en Alicante. La toma por derecho se produjo con el tren plegado. Una apurada maniobra que, aparte de las averías sufridas durante el combate, aumentó la lista de destrozos sufridos por el avión de forma considerable. A la góndola ventral no le fue muy bien, así como tampoco a los radiadores de ambos motores y al mástil de la antena. Las dos hélices resultaron completamente destruidas.

A pasear de ser recuperado, los técnicos españoles encargados de llevar a cabo el trabajo tardaron poco tiempo en colgar al vapuleado He 111 la etiqueta de: hecho una ruina.

## **Una de espías. Misión clandestina**

El 27 de junio de 1944, un bombardero Boeing B-17 Flying Fortress aterrizaba en Manises (Valencia) y quedaba internado. Nada especial que resaltar. En lo que se llevaba de guerra, el aeródromo valenciano ya había recibido la visita de algún avión en apuros. El B-17 parecía ser otro



más. Pero había un detalle a destacar. En lugar de mostrar las insignias de nacionalidad estadounidenses, dejaba a la vista las cruces de la *Luftwaffe*. El gran cuatrimotor pertenecía al Stab I./KG 200, una unidad especial de numerosas ramas, entre las que se encontraban llevar a cabo operaciones de carácter encubierto.

Como las otras aeronaves de este modelo encuadradas en el KG 200, el Flying Fortress protagonista del incidente había estado batiendo el cobre con anterioridad destinado en las filas de la USAAF, hasta ver interrumpida su carrera durante una misión de combate sobre el Pas de Caláis el 14 enero de 1944. En concreto, parecía que la identidad se correspondía con la del B-17G-10-VE serial 42-39969, asignado al 614th *Bombardment Squadron*, 401st *Bombardment Group* de la Octava Fuerza Aérea.



***El Boeing B-17G-10 utilizado por la KG 200 en misiones clandestinas, aparcado hacia el año 1945 junto al hangar en la Base Aérea de Manises. Observar que los distintivos de la Luftwaffe han sido convenientemente borrados. (Azaola)***

Conveniente modificado para prestar servicio en las filas de la KG 200, el B-17 fue dotado con depósitos suplementarios en el interior del fuselaje a fin de aumentar su radio de acción. Con órdenes de llevar a término un vuelo clandestino sobre el territorio norteafricano para lanzar en paracaídas a un grupo de agentes, el bombardero abandonó Francia al mando del *leutnant* Wolfgang Pohl. Además de la tripulación, en el interior del avión iban acomodados un miembro de la Legión Extranjera, un árabe, varios agentes de las SS disfrazados de árabes y un oficial del *Abwehr*, alias *leutnant* "Wimmer". La ruta de navegación debería conducirlos a lo largo de la costa francesa, discurrir posteriormente cercana a la española y continuar sobrevolando el mediterráneo hasta

situarse al este de Gibraltar. Un largo trayecto que se vino al traste, cuando un inoportuno problema dirigió las maldiciones de la tripulación hacia unas bombas de combustible defectuosamente ajustadas a los depósitos supletorios.

Ante tal avería, el Lt. Pohl tomó la decisión de encontrar remedio a sus males buscando amparo en la Base Aérea de Manises, recientemente inaugurada. Una vez a salvo en tierra, y tras proceder a la precipitada destrucción del plan de vuelo y de todo documento comprometedor que pudiera proporcionar pistas sobre la misión encomendada, la autoridad de la base aérea procedió al internamiento del Flying Fortress y del personal que se encontraba a bordo. Posteriormente, éstos últimos serían repatriados de la forma más discreta posible.

Al parecer, poco después de producirse el aterrizaje de emergencia, mientras se realizaba una detallada inspección del avión, el personal de la base de Manises descubrió la presencia a bordo de unos apetecibles víveres. Tales vituallas no podían desperdiciarse, y tardaron poco tiempo en dar buena cuenta de los alimentos... por si caducaban.

Curiosamente, el hecho no fue dejado a un lado por los aliados. De este modo, el periódico militar americano *Stars and Stripes*, correspondiente al día 6 de julio de 1944, editado en Francia, ofrecía la noticia, detallando que: *“Nueve tripulantes alemanes de un Flying Fortress realizaron un aterrizaje forzoso en el aeropuerto de Valencia y fueron internados esta semana. La Fortaleza, intacta, llevaba distintivos alemanes y al parecer fue reconstruida con piezas de aviones americanos estrellados en territorio alemán.”*

Tras ser vendido a un particular para ser convertido en kilos de valiosa chatarra, el B-17 fue desguazado durante el año 1948.

