



**VITORIA,  
SEPTIEMBRE DE 1936**

## Hefter fue el primero

Han transcurrido dos meses y medio desde el 17 de julio, fecha en la que el pronunciamiento militar acaecido en la Plaza norteafricana de Melilla, y no secundado por todo el Ejército en bloque, ha sumido a España en una fratricida guerra civil de alcance inimaginable, partiendo el territorio nacional en dos grandes zonas enfrentadas, clara y desigualmente diferenciadas, con unos amplios frentes de batalla, aunque extensas líneas indefinidas.

Desde los primeros compases bélicos, los dirigentes tanto republicanos o gubernamentales como los alzados nacionales, se han venido esforzando en buscar y pedir, casi de forma desesperada, ayudas foráneas, bien materiales, o por extensión humanas, en países ideológicamente afines, que puedan contribuir al sostenimiento y defensa de sus respectivas causas.

En los cielos y tierras españolas han comenzado a volar o transitar máquinas e ingenios armados, sobre los que, en alguna ocasión, se a oído hablar, pero que sólo unos cuantos privilegiados, rara vez, han tenido la excepcional oportunidad de haberlos visto con anterioridad estando, muchos de éstos revolucionarios artefactos de la emergente tecnología y rearme militares europeos, manejados por hombres de orígenes dispares situados más allá de los Pirineos, y cuya presencia, identidad y participación entre los propios combatientes españoles, se intentan mantener en

**por Oscar Bruña Royo**

la más absoluta de las discreciones o anonimatos.

Vitoria es, en el convulsionado verano de 1936, la típica capital de provincia, de pequeña extensión superficial y un ambiente casi rural, teniendo una población que no supera los 40.000 habitantes, "casi todos conocidos entre sí". Como tercer núcleo vasco importante en que es considerada, paradójicamente, dos factores claves como ser su tradicional ligazón a los Estamentos castrense y eclesiástico —de nutrida presencia en la ciudad— más una trayectoria comercial de cierta entidad, desde siglos, volcada más bien hacia tierras castellanas, todo ello, en detrimento de su propio entronque político, social y cultural vasco, han podido influir —entre otros motivos— para que, desde el mismo inicio de las hostilidades, tanto la propia capital, como las tres cuartas partes del territorio que forma la Provincia de Álava, hallan decidido secundar los planteamientos esgrimidos por el General Francisco Franco, pasando de este modo a formar así parte de la llamada zona nacional y constituyendo, de igual manera, la vanguardia en el Norte peninsular de las tropas que, desde Pamplona, lidera en conjunto el General Emilio Mola.

Los factores reseñados, unidos al paulatino incremento de las actividades bélicas en curso y su evolución,

*Estacionamiento en línea de vuelo. Los primeros Heinkel He 51A alemanes luciendo los distintivos de la Aviación Nacional, son asistidos por mecánicos y armeros en el circunstancial aeródromo toledano de Escalona del Prado, antes de partir para una misión. Trancurren los primeros compases de la guerra civil en España... Comparándose la estatura del personal auxiliar de tierra, frente al volumen general de los biplanos, se puede tener una idea aproximativa de la altura y robustez —para su tipo— que poseía este avión alemán del conocido como período de entreguerras 1918-1939.*

*Foto. Archivo Editorial.*

pronto han convertido a Vitoria en objetivo de primer orden para los intereses republicanos, hecho que se pudo constatar entre finales de julio y comienzos de agosto, con los primeros intentos gubernamentales de avance, organizados contra la ciudad y origen en Bilbao, sobre los ejes Puerto de Barázar-Villareal de Álava y Llodio-Amurrio-Orduña respectivamente. Aunque inicialmente rechazados con éxito, no se consiguió erradicar la continua amenaza que se cierne sobre Vitoria, preocupado en esta situación la circunstancia de no disponerse de algún tipo de recurso material, cuya presencia contribuya a la doble finalidad de responder con diligencia ante cualquier movimiento enemigo procedente de las línas vizcaíno-guipuzcoanas, y a su vez, proteger la urbe, transmitiendo a la población civil una sensación de seguridad y amparo.



Ante semejantes planteamientos, las gestiones que, parece ser, han venido realizando con insistencia al respecto las principales Autoridades de la ciudad, dan como resultado la llegada a Vitoria, mediada la tarde del día 26 de septiembre, de una Escuadrilla de aeroplanos de la Aviación Nacional que nadie, de momento, ha tenido oportunidad de contemplar, pero si de oírlos volar, habiéndose estacionado en el Aeropuerto "José Mtz. de Aragón"<sup>(1)</sup>, de nueva construcción y oficialmente inaugurado el 29 de septiembre de 1935 a la salida Este de Vitoria, entre el Pueblo de Elorriaga y un paraje conocido como Salburua, sobre la carretera a Francia en dirección Madrid-Irún, y a la que corta su magnífica pista hormigonada; instalación aeroportuaria que, aún modesta, reúne para la época unas buenas condiciones de navegabilidad aérea y para la que incluso, preveyéndose su ulterior empleo mixto cívico-militar, en el perímetro de la misma, se han levantado construcciones fuertes y edificaciones protegidas en las que se podrían instalar armas antiaéreas para su defensa inmediata. Frente al gregario y siempre circunstan-

*En dirección suroeste, una formación de biplanos Heinkel He 51A sobrevuela la pista hormigonada del vitoriano Aeropuerto «José Mtz. de Aragón» —posteriormente Aeródromo «General Mola»— cortada por la carretera a Francia. La capital alavesa fue una de las primeras ciudades de la llamada zona nacional, desde la que, en tempranas fechas, comenzaron a operar los, así mismo, primeros aviones de caza procedentes de la ayuda alemana a la Aviación Nacional al estallar la contienda civil.*

cial Aeródromo de Lacua, un desolado descampado situado al Oeste donde, desde tiempo atrás, se venían realizando diversas actividades aeronáuticas y de aeroestación por iniciativa civil, el Aeropuerto "José Mtz. de Aragón" constituye la mejor base de operaciones para la mencionada Escuadrilla de aeroplanos, y una excelente plataforma de vuelos para cualquier servicio aéreo a desarrollar en la zona.

El personal que integra la Escuadrilla, tanto aviadores como mecánicos, es alojado en el elitista Grand Hotel Frontón de la Calle San Prudencio, aunque la inscripción del mismo en el establecimiento hostelero no se lleva a cabo, por motivos de estricta seguridad que buscan, de una parte, mantener en secreto su presencia, y por otra, evitar cometer la imprudencia de facilitar algún dato o indicio que pueda poner sobre su pista, a los muchos infiltrados rojos e informadores clan-

*Costado izquierdo de un Heinkel He 51 captado, en esta ocasión, meses después de iniciada la guerra en el circunstancial campo de aviación que se habilitó junto a los humedales de Lacua, para descongestionar —desde abril de 1937— el saturado aeródromo "Gral. Mola"; utilizado con intensidad por diversas escuadrillas de caza, bombardeo y enlace. Inferior en muchos aspectos a los aeroplanos soviéticos empleados por la Aviación republicana, fue sustituido por el modernísimo Messerschmitt Bf 109B, pasando a realizar misiones de asalto aéreo y apoyo al suelo.*

*Foto. Archivo Luis I. Azaola.*

destinos que deambulan por las calles, sin embargo, las propias Autoridades, quizás inconscientemente, llevadas por el entusiasmo que envuelve un acontecimiento tan poco usual y relevante para la ciudad como es, al inicio de la guerra, la llegada a una Unidad de combate aérea, rompen la misma discreción que han pretendido crear, al convocar públicamente en el





En el aeropuerto de Vitoria, y ataviados con el mono de vuelo —quizás por encontrarse en situación de alerta—, un grupo de aviadores alemanes se disponen a tomar un tentempié, sentados junto a la cola de un biplano Heinkel He 51A estacionado a pie de pista. Quien se encuentra a la derecha, agachado y con el bastón bajo el brazo es el capitán Herwing Knüppel, Oficial jefe de escuadrilla o Staffel, a cuyas órdenes, estuvo el siniestrado 2º teniente piloto Ekkehard Hefter. La imagen fue captada poco tiempo después de ocurrir el accidente.

Foto. Archivo Editorial



Salón de Quintas del Consistorio Municipal, a todos los aviadores con motivo de ofrecerles, a las 8 de la tarde, una recepción oficial, a la que seguirá un "cocktail" de bienvenida.

El acto previsto cobra tal significación, que las balconadas del porticado recinto de la Plaza Nueva o de España en la que se encuentra el Ayuntamiento, son engalanadas con grandes enseñas rojigualdas, mientras una pequeña formación militar aguarda la entrada en la plaza de los aviadores, para rendirles honores como si de unos auténticos héroes se tratasen, al tiempo que una muchedumbre de curiosos paisanos, enterados del acto, acuden para agasajarles y vitorearles.

Son los prolegómenos de una lucrosa efemérides aeronáutica sin precedentes en la, hasta ahora, sosegada, monótona y rutinaria vida vitoriana que la guerra, apenas, ha conseguido trastocar, y de la que se va a convertir —por un capricho del azar o el destino— en desgraciado protagonista, uno de los desconocidos —y casi misteriosos— aviadores, en concreto, quien cuya identidad responde al nombre de Ekkehard Hefter, joven natural de Colonia, 25 años de edad, residencia en Hettün y con graduación militar de 2.º Teniente piloto en la Fuerza Aérea alemana o Luftwaffe del III Reich.

### Seguimiento aproximativo:

En la noche del 5 al 6 de agosto de 1936, el Carguero alemán Usaramo procedente de Hamburgo, arriba al puerto de Cádiz. En el interior de sus bodegas, amén de otros materiales bélicos con destino al Ejército Nacional, el navío transporta —desmontados— seis biplanos de caza Heinkel He 51A que son acompañados, además, por varios mecánicos-montadores y armeros, junto a seis pilotos de combate, en concreto los Oficiales, Capitanes Herwing Knüppel, Hannes Trautloft y Ottheinrich von Houwald, el Teniente Karl Eberhardl y los 2º Tenientes —empleos equivalentes a la graduación militar española de Alférez— Gerhard Klein y Ekkehard Hefter, todos ellos miembros de la Luftwaffe alemana, y personados en origen como voluntarios, para viajar

clandestinamente hasta España e integrarse en la Aviación Nacional, de principio, tan solo en funciones como meros instructores. Son los primeros, la avanzadilla o gérmenes de la que, tres meses más tarde, será la oficialmente creada como Legión Cóndor, Cuerpo Aeroterrestre alemán cuya actuación en la guerra civil española del lado de la causa nacional resultará determinante...

Cargados en camiones, los seis biplanos son transportados hasta la Maestranza Aérea Sur de Tablada, en Sevilla, siendo rápidamente montados. Ante la negativa de las Autoridades militares españolas de permitir que sean los propios alemanes quienes los piloten, entrando con ellos directamente en combate, ya que éste no es su cometido, los seis aviadores teutones se tienen que conformar con instruir a otros tantos pilotos de nacionalidad española, entre ellos, el Capitán Joaquín García Morato quien, a la postre, se convertirá en el "As" o máximo cazador de la Aviación Nacional durante la guerra civil, iniciando su particular cuenta de derribos adversarios el 18 del mismo mes de agosto sobre los cielos granadinos, precisamente a los mandados de uno de los Heinkel He-51A, consiguiendo abatir uno de los primeros aeroplanos que Francia, por su parte, también ha comenzado a suministrar al Gobierno de la República Española.

Cinco días más tarde, el 23, la circunstancial Escuadrilla de Caza española "sube" hasta el frente central para acompañar y cubrir el avance que, desde Extremadura, realizan las tropas nacionales girando en dirección Este hacia Madrid, siendo basada en el campo de aviación habilitado para semejante menester en Escalona del Prado, Provincia de Toledo, desde donde es encargada de escoltar y proteger a otras tres Escuadrillas de transportes-bombarderos Junkers Ju 52/3m, igualmente de procedencia alemana

como ayuda a las tropas del General Francisco Franco<sup>(2)</sup>, y cuya misión es el bombardeo del madrileño Aeródromo Militar de Getafe, servicio que realizan con pleno éxito, mientras los aviadores alemanes, sin duda molestos, siguen sin tener la autorización española para poder volar en combate, si bien, la insistente presión que ejercen —incluso llegando a alegar incompetencia de los pilotos nacionales— al Mando aeronáutico español encabezado por el General Alfredo Kindelán consigue, en principio, que los aviadores obtengan el correspondiente permiso para realizar varias salidas al aire, y posteriormente, la completa autorización para tripular y combatir en los biplanos, de esta forma, pilotos, aviones y personal mecánico auxiliar de tierra, separados en dos pequeños grupos de a tres aparatos, inician sus operaciones bélicas, siendo basados cerca de Cuéllar, Provincia de Segovia, y Ávila, consiguiendo finalizar el mes de agosto con los primeros derribos republicanos en su haber, y que ascienden a nueve aparatos, entre aviones de caza y bombardeo de diferentes tipos, obtenidos por los Capitanes Knüppel, Trautloft, y el Teniente Eberhardl, es decir, la mitad de los aviadores expedicionarios alemanes, el resto, entre ellos el 2.º Teniente Hefter objeto de atención, todavía no ha conseguido estrenarse.

Mientras acontecen los hechos hasta aquí descritos, paralelamente, una segunda remesa de material militar alemán repartida entre los mercantes «Kamerun» y «Wigbert», llega al puerto de Lisboa el mismo día 23 de agosto, encontrándose en ella otros nueve biplanos Heinkel He 51A, sus repuestos y diez aviadores de refuerzo, pasando a territorio español a través de la frontera en Badajoz el día 14 de septiembre. Con los nuevos biplanos recibidos, el número total de aparatos disponibles asciende a quince, de los



*Momento, sin duda tan espectacular como curioso, en el que los restos del Heinkel He 51A tripulado por Hefter, son pasto de las llamas en la esquina interior noroeste de la Plaza Nueva o de España contra la que, minutos antes, se acababa de estrellar violentamente. La ejecución de una cortés ofrenda, todavía hoy por definir o concretar, costó la vida a un aviador alemán tan joven como impetuoso*  
 Archivo Editorial.

cuales, tres son transferidos a la propia Aviación Nacional para su uso exclusivo, mientras que con los doce restantes, son formadas dos Staffels o Escuadrillas reducidas de a seis máquinas, en principio, sin nombre, número o denominación alguna para su identificación, ya que en realidad, tan solo se trata de una sola Unidad aérea dividida en dos.

La multiplicidad de los frentes en los que se combate, unida a la todavía escasez de medios y recursos suficientes para ser empleados en ellos, sobre todo en lo que respecta a aviación, obliga a que las pocas Unidades aéreas existentes en ambos contendientes al comienzo de la guerra, sean utilizadas a destajo, trasegando continuamente "a salto de caballo" entre uno y otro de los distintos frentes abiertos así, dados los reiterados intentos de avance republicanos procedentes de Cataluña con intención de conquistar Zaragoza, la Staffel o Escuadrilla que lidera el ya experimentado Capitán piloto Herwing Knüppel es ordenada trasladarse hasta el frente de Aragón, en el cual, la formación aérea tiene una oportunidad de librar varios combates contra diferentes tipos de aviones que componen las Fuerzas del Aire Republicanas Españolas, FARE que operan principalmente desde Sariñena y Lérida. Además de permitir incrementar la cuenta particular de quienes ya tienen inscrito en su haber alguna victoria sobre el enemigo, los cielos maños sirven de escenario para que dos de los tres aviadores de la Staffel o Escuadrilla

que todavía no tienen registrado derribo alguno desde su llegada a España, es decir, los 2<sup>os</sup> Tenientes pilotos Klein y Hefter, consigán abatir cada uno de ellos –presumiblemente entre la mañana y el mediodía del mismo 26 de septiembre, fecha en que está previsto salir de Zaragoza– sendos Bombarderos Ligeros CASA-Breguet XIX republicanos, modelo de biplano que, en el caso particular del 2<sup>o</sup> Teniente Hefter, sin él poderse lo imaginar, se va a convertir en la primera y última victoria de su clandestina aventura militar en España al servicio de la Aviación Nacional.

### Los prolegómenos:

Dispuesto el envío a Vitoria de una Unidad aérea de caza y combate, cabe pensar que, frente a la gran distancia que media entre la capital alavesa y León, Plaza ésta última desde la que opera la otra Staffel o Escuadrilla alemana disponible de Heinkels He-51A, más considerando el riesgo cierto que conlleva para la integridad tanto de los

pilotos como de sus aparatos, cubrir un traslado de aeródromos tan alejados entre sí, haciéndolo en el menor tiempo posible y con pocas garantías de seguridad –a pesar de cubrirse gran parte del vuelo sobre territorio propio–, el Mando Aeronáutico Nacional, entendiéndolo que es precisamente la seguridad el factor que debe primar sobre cualquier otro, estima como más oportuno y razonable que, dada la proximidad física de Vitoria al frente aragonés (poco más de 200 Kms., remontando para ello el cauce del Río Ebro en dirección Noroeste), dispone ordenar que sea la Staffel o Escuadrilla bajo dirección del Capitán piloto Herwing Knüppel, la encargada de volar hasta el vitoriano Aeropuerto "José Mtz. de Aragón", tomando tierra a media tarde de una jornada que, además de intensa, espera ser emotiva.

Tras reconocer las instalaciones desde las que van a operar, y una vez ubicados en sus respectivos alojamientos, los seis aviadores alemanes son acompañados por la céntrica Calle Eduardo Dato hasta la Plaza Nueva o de España, donde se encuentra el Ayuntamiento, edificio frente a cuya fachada se alinea una pequeña fuerza de infantería, que aguarda para rendirles honores. En el interior de la Casa Consistorial, son esperados por las máximas Autorida-

*Otro aspecto, más amplio –visto en esta ocasión desde la esquina noroeste de la plaza– que representa el lugar del siniestro, en el cual, rápidamente, se congregó y agolpó una curiosa muchedumbre, sobre al que destaca una densa columna de negro humo, que pudo ser vista desde varias zonas de la ciudad. A la derecha de la imagen, la Casa Consistorial, todavía engalanada con las enseñas nacionales, colocadas el día en que se produjo la recepción oficial de los aviadores alemanes de la escuadrilla o Staffel de biplanos.*

Foto: Archivo Luis I. Azaola.







Como un fulminante, la noticia del sorprendente y espectacular siniestro recorre de inmediato todas las calles y plazas céntricas, alcanzando de súbito a los primeros transeúntes que, sobre el pavés adoquinado, se dirigen hacia sus respectivos quehaceres y obligaciones cotidianas. Uno de ellos es José Mari Sedaño, niño que acude al Colegio de los Padres Marianistas cogido de la mano de su madre:

...“Estábamos cerca de la Plaza de España, pasadas las 8 de la mañana. Nos cruzábamos con gente un poco excitada. Con voz jadeante gritaban que se había estrellado un aeroplano dentro de la plaza, mientras apresuradamente corrían hacia ella para ver que había pasado. Mi madre y yo avivamos el paso, y también salimos corriendo”...

...“En efecto, allí estaba, en la esquina donde tuvo el comercio el sastre Ibarra. Ya había un montón de curiosos agolpados alrededor, pero del aeroplano poco quedaba, solo un amasijo de restos que ardían como una hoguera, levantando una negrísima columna de humo que sobresalía por encima de los tejados”...

Asentando la cabeza puntualiza:

... “Llegué tarde a la escuela”...

Por su parte, Félix Pangua, algo más mayor, en este día también situado en las inmediaciones de la Plaza de España, aunque por otras circunstancias, relata lo por él visto varios minutos antes:

...“Llegué de los primeros, eran poco más de las 8. Conseguí acercarme metiéndome entre la gente dando codazos y empujando. El avión estaba roto por la mitad; las alas y la parte delantera eran como una gran bola de fuego, ni siquiera la gente se asustaba del ruido de las pequeñas explosiones, porque el avión estaba cargado de balas, y sonaban como estos petardos gordos de las fiestas. La cola se quedó apoyada encima de la barandilla que tienen los bancos de piedra”...

...“Dos funcionarios municipales salieron por la puerta del Ayuntamiento con una lata de pintura y unas brochas, Cubrieron precipitadamente de color rojo una cruz gamada que tenía pintado el avión en el fuselaje, dentro de un círculo negro, pero lo hicieron tan deprisa y tan mal, que se traslucía la cruz debajo del rojo. Supongo que pretendían hacerlo pasar por un avión rojo o republicano, no sé”...

...“Vino una pequeña camioneta militar, cargaron la cola entre varios y se la llevaron. Hubo muertos, pero yo no los ví, los militares nos decían que nos marchásemos a nuestras casas, porque los rojos volverían para bombardear ¡¡¿?!!”...

El percance, por las oscuras circunstancias en que se ha producido y lo han envuelto, crea tal conmoción entre la ciudadanía, que resulta convertirse durante toda la jornada en el principal, y único, tema de conversa-

ción en mercados, comercios y cafés de moda, de hecho, las mismas Autoridades se aprestan rápidamente a confeccionar una esquila necrológica con destino a ser publicada de forma conjunta en los dos principales rotativos existentes en Vitoria pero, paradójicamente, cuando el diario “Pensamiento Alavés”, primero en plasmarla

Comitiva fúnebre en la mañana del día 29 de septiembre de 1936, captada en el momento de doblar la esquina Plaza de la Virgen Blanca-Calle Diputación Foral de Álava, durante la conducción de los cadáveres hasta el cementerio de Santa Isabel.

El furgón transportaba los restos mortales de 2º teniente piloto Ekkehard Hefter, los cuales, posteriormente, serían repatriados vía aérea hasta su localidad de residencia en Ettün, Alemania. Tras el vehículo –de izquierda a derecha– se puede conseguir identificar al capitán piloto jefe de Escuadrilla Herwing Knüppel –curiosamente ataviado con un mono blanco de los utilizados, en la época, por los mecánicos aeronáuticos, un oficial de la Aviación Nacional –capitán, probablemente el intérprete o enlace–, quien parece ser el 2º teniente piloto Gerhard Klein y, finalmente, sin lugar a dudas el teniente piloto Hannes Trautloft, éstos últimos vestidos de paisano y gesto adusto en el rostro. A sus espaldas, charlando, el Alcalde Rafael Santolalla y Gobernador Civil Fernando Ichaso; a la izquierda de éstos, el Gobernador Militar de Álava, general Benitez y su Estado Mayor.

Orig. E. Guinea.

Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.





a tiempo en el número correspondiente al mismo día 28, tiene ya impresa y dispuesta la primera edición de la mañana para sacarla a la calle, la férrea censura existente creada por las propias Autoridades redactoras de la nota fúnebre, secuestran todos los periódicos de la tirada, prohibiendo su salida. De igual modo, son omitidas las correspondientes citas en la sección de necrológicas del día, una vez "depurada" la información correspondiente a la reedición del periódico que se autoriza editar, mientras las estaciones de radiodifusión, callan toda noticia e información sobre el accidente, en un intento -sin duda fallido- de aparentar una completa normalidad.

Los féretros conteniendo los restos mortales del 2º Teniente piloto Hefter, Peral Maza y López de Lacalle, son públicamente expuestos desde primeras horas de la tarde del mismo día, hasta la media mañana del día 29 en la Capilla ardiente establecida para los efectos, y que es habilitada en el Salón de Recepciones del Ayuntamiento, siendo visitada por un elevado número de personas, gran parte de las cuales, pasan a formar parte del cortejo fúnebre durante la conducción de los tres cadáveres hasta el Cementerio de Santa Isabel, trayecto que, en aplicación de las normas dictadas para estos casos, los cuerpos de los civiles lo cubren en sendos carruajes fúnebres tirados por caballos, mientras que el cadáver del 2º Teniente piloto Ekkehard Hefter, por su propia condición y status, es conducido en vehículo a motor y cerrado, el mismo que, una vez sepultados los dos paisanos en el referido campo santo, lo traslada hasta el Aeropuerto "José Mtz. de Aragón" para su repatriación, vía aérea, hasta su lugar de procedencia en Alemania.



Durante el transcurso de los años, mucho se ha comentado y escrito, bien entre los propios habitantes que hoy peinan canas, o por cronistas e ilustrados de la ciudad -con mayor o menor acierto, aunque muchas veces, rondando casi la exageración e incluso la fantasía- sobre el accidente aéreo ocurrido en la Plaza Nueva o de España de Vitoria a comienzos de la guerra civil; siniestro -al final, uno más de los muchos que, posteriormente, acontecerían durante los tres años de lucha- que no tendría mayor significación y relevancia en el tiempo, de no ser porque, históricamente, a de considerarse que:

- El 2º Teniente Ekkehard Hefter fue el primer piloto, en abrir y encabezar, la lista de los muchos aviadores alemanes que, encuadrados en el Cuerpo Aeroterrestre de La Legión Cóndor, murieron en España durante la guerra civil, volando dentro de las filas de la Aviación Nacional; aunque se debe insistir en que, La Legión Cóndor todavía no se había creado cuando Hefter llegó a territorio español, estrellándose posteriormente.

*Aspecto actual que presenta la esquina interior noroeste de la Plaza de España, en Vitoria. En 1971, el porticado recinto fue objeto de un completo proceso de restauración y limpieza; hasta entonces, las fachadas todavía mostraban las ennegrecidas huellas del luctuoso percance aeronáutico, ocurrido a comienzos de la guerra civil.*

- Porque su fallecimiento no se produjo realmente en acción de guerra o combate alguno, tal y como se ha llegado a reflejar en diversas publicaciones y trabajos de índole histórico-Aeronáutico bajo imprecisos epígrafes como los de "abatido" o "derribado desde el suelo", sin mayor concreción, sino más bien como resultado y consecuencia de un vuelo casi rocambolesco, o cuando menos, a considerarse como una precipitada "exhibición" aérea maquillada de homenaje infortunado, que desembocó en bochorno y vergüenza, siendo el producto de unas relaciones sociales o de confraternización a las que, paradójicamente y con posterioridad, no fueron muy proclives los soldados expedicionarios alemanes durante sus tres años rotativos de estancia en España y porque, en si mismas, las horas previas que llevaron a la colisión, estuvieron envueltas por un halo de confusión y oscurantismo que dió origen, ulteriormente, a los bulos más sorprendentes e increíbles. Uno de ellos es la canallesca falacia, sin base ni fundamento real alguno, aunque muy extendido entre la "vox populi", la cual sostiene que el aviador alemán se estrelló al intentar arrojar en vuelo desde el biplano, un ramo de flores al balcón de una mujer a la que él pretendía, y cuyo domicilio se encontraba precisamente en la esquina de la plaza en la que colisionó.

Mucha culpa de los embustes creados, la tuvo la manipulación y el mutismo a voces de unas Autoridades de turno que, a través de su propia cen-



*Heinkel He 51A tripulado por el aviador alemán, alférez Ekkehard Hefter, y estrellado en la céntrica Plaza Nueva o de España, en Vitoria, a primeras horas de la mañana del día 28 de septiembre de 1936. La cruz gamada o svástica blanca pintada en el interior de la escarapela negra, era un distintivo personal del piloto.*

*Ilustración Luis Fresno Crespo.*

sura, y dado el evidente ridículo que era preciso evitar de cualquier forma, se empeñaron en intentar eliminar todo vestigio o evidencia al respecto consiguiéndolo, tan solo, en parte.

— El propio escenario, singular, donde aconteció el trágico siniestro, declarado hoy monumento de interés artístico y situado en el mismo corazón de Vitoria, una ciudad de ingratu recuerdo para la memoria de los pilotos alemanes que, tras el 2.º Teniente Ekkehard Hefter, continuaron volando sus aparatos desde el Aeropuerto “José Mtz. de Aragón”, posteriormente rebautizado con el nombre de Aeródromo “General Mola”, poco tiempo después, convertido en una de las principales bases aéreas de la Aviación Nacional en el Norte peninsular durante la contienda, y punto de partida -entre otros- de algún raid aéreo, cuyos resultados y consecuencias son por todos conocidas.

### Notas de cierre:

Los restos del Heinkel He 51A -la parte posterior del fuselaje o puro y el empenaje vertical- siniestrado que no llegaron a quemarse tras la colisión permanecieron, hasta finales de los años setenta, arrumbados y semiocultos contra un rincón del hangar principal del Aeródromo “General Mola”. El traslado al nuevo Aeropuerto Foronda-Vitoria-Gasteiz del Aeroclub, único organismo civil y privado que hacía uso en exclusividad del viejo aeródromo, más el posterior desmantelamiento y derribo de todas las abandonadas instalaciones y dependencias que, por aquellas fechas, todavía permanecían en pie -incluido el amplio hangar de madera- sirvieron para que los vestigios del biplano se perdiesen definitivamente. Hoy serían unas curiosas y excepcionales piezas de museo.

El aparato estaba pintado, íntegramente, en el reglamentario RLM 63 Hellgrau de la época en la Fuerza Aérea ale-



mana o Luftwaffe del III Reich; color sobre el cual, en el fuselaje, fue plasmada una escarapela o cocarda de color negro que, durante la guerra civil, representó el distintivo de identificación aérea de la Aviación Nacional junto a la Cruz de San Andrés, en fondo blanco, ubicada en la deriva móvil o timón de dirección del plano vertical. A izquierda y derecha respectivamente de la mencionada escarapela negra, figuraban rotulados tanto el número indicativo particular que se le atribuyó al modelo de biplano Heinkel He-51A en el conjunto de los llamados aviones de caza, es decir, un 2, más el ordinal del aparato en cuestión del que se tratase.

Por eliminación sistemática, tanto de los seis primeros aviadores alemanes llegados a España como de sus respectivos aparatos pilotados, Juan Arráez y quien suscribe el presente trabajo, llegamos a la conclusión -en elevado porcentaje de posibilidades- de que el Heinkel He-51A tripulado por el 2.º Teniente Ekkehard Hefter era el numerado 203, aunque este detalle en concreto, no me pudo ser confirmado en su momento y con exactitud por el testimonio del Sr. Félix Pangua, si bien, varias fueron las ocasiones en las que hizo incapié sobre la cruz gamada o svástica blanca en el interior de lo que él llamaba círculo negro, distintivo que induce a pensar, sin duda, que se trataba de un añadido personal utilizado por el 2.º Teniente Ekkehard Hefter, muy similar a como lo llegarían a lucir otros Heinkels He-51A/C posteriores, y así mismo, tiempo después, hacia abril del año 1938, el Capitán piloto Harro Harder del Cuerpo Aeroterrestre de La Legión Cóndor también lo llegó a plasmar -aunque en trazo más fino- en el Heinkel He-112V.9 matriculado 8 ● 2.

Finalmente, cabe anotarse que, por desconocimiento o ignorancia en el tema, muchos han sido los que, apoyándose en la susodicha cruz gamada o svástica, igualmente se llegaron a

Ventidós y veintitrés años después, respectivamente, de su fallecimiento (26 de abril de 1958 y 11 de noviembre de 1959), los restos mortales de Antonio Peral Maza y Vicente López de Lacalle Erauskin fueron inhumados, recibiendo nueva sepultura distinta a la original fosa común. A la izquierda, panteón familiar del primero ubicado en el cementerio de Santa Isabel de Vitoria; a la derecha, restos del antiguo camposanto en la localidad alavesa de Alegría-Dulantzi, hasta donde fueron trasladados los restos del segundo finado y que, con el tiempo, se convirtieron en un improvisado recinto de ocio y descanso. Interpelado al respecto un antiguo lugareño, presupone que todos los difuntos, incluido el del paisano fallecido en Vitoria durante la guerra, todavía descansan en el lugar donde se encontraban, ya que durante las obras de conversión, no se realizó inhumación alguna.

tomar la licencia de alegar, sin ninguna justificación o prueba científica que corroborase semejante afirmación, que el biplano estrellado era nazi, y más concretamente, perteneciente a la 120 Escuadrilla “Ronnel 37” de La Legión Cóndor (¿¿¿¿¿¿¿¿¿¿), desconociéndose quién o de o de dónde se pudo extraer tamaña denominación absurda, todavía hoy equivocadamente creída y dada por buena, confiando en que este artículo contribuya a poder erradicarla definitivamente.

- 1 Hijo de quien llegó a ser fiscal de la República en los tribunales de la Capital alavesa, insigne vitoriano y pionero de la aviación española fallecido, precisamente, en accidente Aeronáutico antes de la guerra civil. Con posterioridad, durante la contienda, y a fecha de 1937, el General Emilio Mola tomaría en el aeropuerto vitoriano un avión para trasladarse hasta Burgos, estrellándose durante el vuelo pocos kilómetros antes de llegar a su destino, en concreto, cerca del pueblecito de Alcocero -estribaciones de los Montes de Oca-. En memoria del malogrado General, el campo de aviación fue rebautizado con su nombre.
- 2 Antes de ser empleados como bombarderos, la primera misión que se les encomendó fue el traslado, desde el Protectorado norteafricano de Marruecos hasta la Península, de tropas legionarias y de regulares indígenas en el llamado Paso Aéreo del Estrecho, primera operación aerotransportada de la historia militar, aunque a algunos estudiosos e investigadores todavía les cueste reconocerlo.
- 3 De la misma forma que hoy resulta imposible precisar si la ofrenda pactada, consistiría en el lanzamiento de un ramo de flores a la balconada principal del Ayuntamiento, o en su defecto, hacer deslizar una gran cinta con los colores nacionales ante la fachada de la Casa Consistorial, dejándola completamente extendida, es muy difícil asegurar si, efectivamente, se llegó a celebrar, o no, la cena en cuestión. Todos los indicios apuntan a que, en efecto, así fue, sin embargo, consultados los archivos de la Sociedad Círculo Vitoriano, el libro de actas correspondiente a 1936 y fecha 26 de septiembre, no refleja la celebración de semejante velada gastronómica, dando que pensar, o bien que no se llegó a registrar como tal, y si lo fue, ciertamente, pudo ser ulteriormente manipulada, incluso reemplazando el libro original por otro similar con el acta alterada. Seguridad y censores anduvieron espabilados...

