

Indice

EL RECONOCIMIENTO AÉREO	17
LOS TRIPULANTES	20
544 ESCUADRÓN RAF BENSON	23
DE HAVILLAND MOSQUITO, LA MARAVILLA DE MADERA.....	24
PEÑA, 11 DE NOVIEMBRE DE 1943	28
OTROS AVIONES ESTRELLADOS EN NAVARRA DURANTE LA WW2	34
PEÑA, UN PUEBLO DESHABITADO	36

EL ETERNO DESCANSO DEL PILOTO INGLÉS EN EL CEMENTERIO DE PEÑA

Miguel Javier Guelbenzu Fernández

Sé que mi destino ya está ya escrito
allá en lo alto, entre las nubes;
a quienes protejo en nada estimo,
odio no guardo a quienes combato.

Ni la ley ni el deber me hicieron luchar,
ni hombres públicos ni multitudes,
solo fue un solitario y placentero afán
el que me empujó a este tumulto entre las nubes.

En el recuerdo todo es equilibrio.
Con el futuro no gasto saliva,
bastante desperdicié ya en el pasado:
En esta vida la muerte nos iguala¹.

1 "An Irish Airman Foresees His Death" (Un aviador irlandés prevé su muerte) es un poema del irlandés Guillermo Butler Yeats (1865-1939) escrito en 1918 y publicado en 1919 en la edición Macmillan de "The Wild Swans (los cisnes salvajes) at Coole". El piloto es un soldado anónimo, pero al parecer Yeats lo compuso pensando en su amigo el Mayor Robert Gregory, fallecido en combate un año antes.

Un escritor francés llamado Gaspard Félix Tournachon, más conocido como Nadar, fue la primera persona que logró tomar una fotografía aérea. Innovador, caricaturista y fotógrafo, en 1855 decidió obtener instantáneas ascendiendo hasta los cielos para aplicarlas en cartografía y topografía. No lo consiguió hasta tres años después. Mandó construir un globo aerostático, "el Gigante", y en localidad de Petit-Bicetre obtuvo esas originarias impresiones. Una década después presentó la serie de panoramas a vista de pájaro del Arco de Triunfo en la parisina plaza de Etoile.

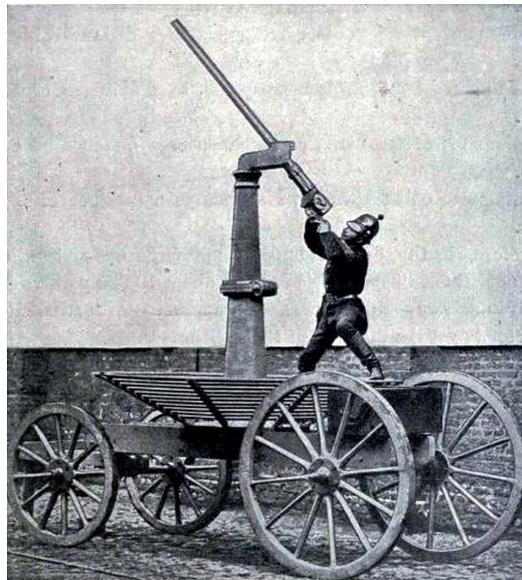


"Nadar élevant la Photographie à la hauteur de l'Art" (Nadar elevando la Fotografía a la categoría de Arte). Litografía de Honoré Daumier, aparecida en Le Boulevard el 25 de mayo de 1863.

Pronto se intuyó que el invento podía funcionar eficazmente para observar al enemigo en los campos de batalla. En 1874 el ejército francés creó el primer cuerpo militar de globos de observación, que utilizaba para conocer la disposición de las tropas hostiles.

Como era de esperar, ante la amenaza que suponían los aerostatos de observación galos, el industrial alemán del acero Alfred Krupp desarrolló un arma, el BAK (Ballon Abwehr Kanone, cañón de defensa contra globos) para destruirlos. Iba montado sobre un carruaje tirado por caballos y era capaz de perseguir a los dirigibles hasta derribarlos. Consiguieron abatir cinco globos franceses e hicieron desaparecer tres más durante la guerra franco-prusiana de 1870 y 1871.

Tras el primer vuelo de los hermanos Wright con una máquina más pesada que el aire, el Flyer (Volador), el 17 de diciembre de 1903, los aviones sustituyeron a los globos en misiones de vigilancia aérea. En la Segunda Guerra Mundial la Royal Air Force británica, RAF, formó las patrullas PR, Photo Reconnaissance, de foto-reconocimiento. Los aviones tenían que ser rápidos porque iban desarmados. Menos peso significaba más velocidad, ligereza que debería permitirles escapar de los ataques de los cazas alemanes.² El aeroplano elegido fue el De Havilland Mosquito, muy rápido porque estaba construido con madera y tenía dos motores Rolls Royce Merlin muy potentes con los que superaba los 650 km/h.



Ballon AbwehrKanone, BAK, cañón alemán de defensa contra globos.

La Gran Guerra dejó huella en Navarra el 11 de noviembre de 1943. La localidad de Peña celebraba el día de su patrón San Martín, y al salir de la celebración eucarística, sus habitantes vieron como un Mosquito ahogado en llamas se estrellaba en un monte cercano. El piloto, por el que poco pudieron hacer, se había enganchado en el fuselaje al intentar saltar en paracaídas falleciendo en el acto. Allí descansan sus restos desde entonces, en el cementerio de Peña.

EL RECONOCIMIENTO AÉREO

"Uno piensa en los diversos blancos que te han ordenado fotografiar y en esos kilómetros de terreno hostil que hay que

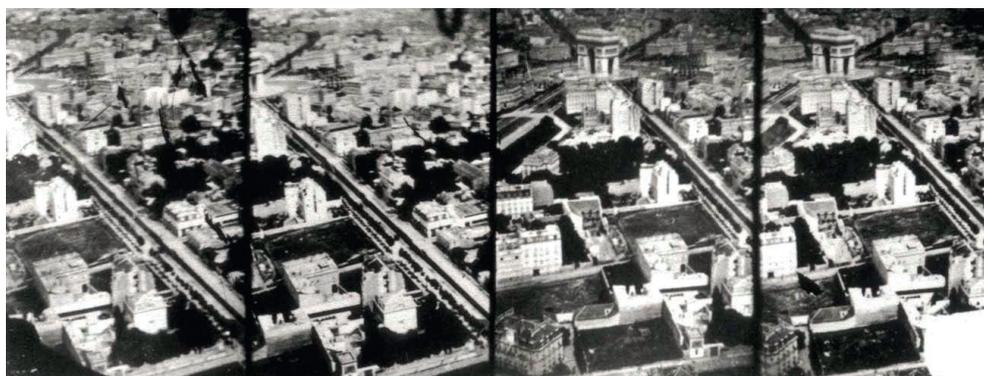
2 M. Urabayen, *La fotografía aérea como arma de combate*, en Diario de Navarra, 29 de diciembre de 2016, página 55.

atravesar para llevar a cabo la misión. Y en el tiempo que tienes que permanecer en el espacio hostil antes de volver a casa. Si se pudieran imaginar todo esto se darían cuenta de que es como sentirse auténticamente solo. Alguien dijo en una ocasión que la PRU es el trabajo más solitario del mundo".³



De Havilland Mosquito DH 98 de reconocimiento PR XVI en la base de Watton, primavera de 1944.

Las primeras fotografías aéreas de la historia las tomó un francés polifacético llamado Gaspard Félix Tournachon⁴ al que se conocía por su alías, Paul Nadar. Diseñador, reportero, escritor y caricaturista, siguió la recomendación de un conocido y adquirió una cámara fotográfica para retratar a los modelos que más tarde caricaturizaría. Para darle uso, pensó que era buena idea subirse a un globo y aplicar las placas obtenidas desde las alturas en topografía. Era 1855, pero no pudo lograrlo hasta 1858 cuando construyó un aerostáto al que bautizó como "le Giant" con el que voló para fotografiar la localidad de Petit-Bicetre, muy cerca de París. Esas tomas aéreas se han perdido, aunque es conocido que su calidad era tan pobre que apenas se apreciaba lo que querían representar. Por fin, en 1868, consiguió unas impresiones decentes en las que destacaba la Place d'Etoile y el Arco de Triunfo de la capital francesa.



Nadar, vista aérea de la Plaza d'Etoile en París, 1868.

3 M. Bowman (traducción de R. Muñoz), *Los Mosquitos de reconocimiento fotográfico de la II Guerra Mundial*, Madrid, Ediciones del Prado, 2001, página 41.

4 París, 6 de abril de 1820 a 21 de marzo de 1910.

Casi al mismo tiempo, en Estados Unidos, James Wallace Black fotografió Boston desde un globo cautivo a una altura de 400 metros. Era el año 1860 y de las 8 imágenes solo una era utilizable. Es la vista aérea más antigua conservada.

La facilidad con que los globos podían ser abatidos por las baterías enemigas favoreció la utilización de palomas mensajeras a las que se acoplaba una cámara muy ligera que disparaba cada 30 segundos. Pese a que las aves eran muy veloces, sus trayectorias eran impredecibles por lo que rara vez conseguían alcanzar sus objetivos.

Otra técnica fue el uso de cometas. Con una de ellas, en 1906 George Raymond Lawrence tomó una vista panorámica de las ruinas de San Francisco tras el terremoto que asoló la ciudad el 18 de abril. Vendió cada copia por 125 dólares hasta conseguir un total superior a los 15000.



Balloon, view of Boston. Taken October 13, 1860 (J. W. Black). Fotografía aérea de San Francisco devastada, tomada el 28 de mayo de 1906, tras el terremoto (George R. Lawrence).

Fueron dos inventos los que llevaron al empleo masivo de cámaras fotográficas para espiar al enemigo: el avión, concebido por los hermanos Wright en 1903, y la película de rodillo que data de 1887. Para ello, los aviones fueron adaptados para volar más lejos y más rápido, al tiempo que se optimizó la calidad de las imágenes. Estos avances hicieron que durante la Primera Guerra Mundial Alemania, Francia, Estados Unidos e Inglaterra formaran unidades de reconocimiento aéreo muy sofisticadas. No obstante, con los medios de la época todavía resultaba en ocasiones complicado enterarse a ciencia cierta de lo que sucedía: un observador alemán señaló a su unidad que un grupo de ingleses parecían correr despavoridos y en gran desorden, pero solo eran soldados jugando al fútbol.⁵

La Segunda Gran Guerra hizo indispensable la utilización de unidades de reconocimiento aéreo para conocer la posición del enemigo en el campo de batalla, además de la ubicación de infraestructuras a bombardear. En 1938, el general alemán Von Fritsch había manifestado que "la

5 AirDroneView (4 de julio de 2014). *Historia de la fotografía aérea. Badajoz*. Recuperado de <https://airdroneview.com/2014/07/04/historia-de-la-fotografia-aerea>.

organización militar con el reconocimiento fotográfico más eficiente ganará la siguiente guerra". Los ingleses tomaron nota: el 10 de marzo de 1939 realizaban la primera salida de reconocimiento sobre Alemania y en 1940 dieron forma definitiva a sus unidades PRU (Unidad de Reconocimiento Fotográfico). Desde ese mismo año comenzaron a utilizar los De Havilland Mosquito como aeronave de referencia.⁶

LOS TRIPULANTES

*"Nuestros nombres serán para todos tan familiares
como los nombres de sus parientes
y serán recordados con copas rebosantes de vino.
Nosotros pocos, nosotros felizmente pocos,
nosotros, una banda de hermanos.
Porque el que hoy derrame su sangre conmigo
Será mi hermano; por vil que sea.
Este día ennoblecerá su condición".⁷*

Los desafortunados protagonistas de esta historia son dos ciudadanos británicos, el piloto Donald Cecil Broadbent Walker y su copiloto Arthur Maurice Crow.



Wing Commander Donald Cecil Broadbent Walker.

6 M. Bowman (traducción de R. Muñoz), *Los Mosquitos de reconocimiento fotográfico de la II Guerra Mundial*, Madrid, Ediciones del Prado, 2001, páginas 5 y 6.

7 Durante la Guerra de los 100 años, la víspera de la batalla de Azincourt (25 de octubre de 1415) el rey Enrique V de Inglaterra dirigió a sus tropas una arenga que Shakespeare inmortalizó en "The Cronicle. History Of Henry the fifth" de 1599.

Poco se conoce de Donald Walker. Natural de Malton, en el condado histórico de Yorkshire, era hijo de Lawrence Cecil y Jessie Walker. Había alcanzado el grado de capitán en la unidad de Fusileros del Regimiento Real de Northumberland y era Wing Commander, Jefe de Ala, en el escuadrón 544 de la Royal Air Force con número de identificación 25126. El 14 de septiembre de 1941, en una de sus primeras misiones, su avión Sea Hurricane matriculado como W9215, fue catapultado desde el buque HMS Maplin para hostigar a un tetramotor alemán Focke-Wulf Fw 200 Condor. La operación del convoy HG73 fue un éxito y el FW hostil resultó dañado. Sin embargo, Walker perdió su aparato viéndose obligado a saltar en paracaídas para caer al mar. Fue rescatado 100 millas al suroeste de las costas de Irlanda por el personal del navío HMS Rochester.⁸ Poco tiempo había transcurrido desde el primer lanzamiento realizado con catapultas desde un portaviones británico, ya que se había realizado un mes antes, el 3 de agosto de 1941. Dos años después no tuvo tanta suerte, ya que el 11 de noviembre de 1943 falleció al estrellarse con su De Havilland Mosquito en el monte Verduces, frente a la localidad de Peña. Tenía 28 años, y en el War Memorial de Malton, su ciudad de origen, figura su nombre junto al de otros soldados fallecidos en combate durante la Segunda Guerra Mundial.⁹



Arthur Maurice Crow, "Jimmy", y su tumba en el cementerio militar de Hannover.

8 Fleet Air Arm Archive 1939-1945 (3 de abril de 1999). *Index of Naval Aircraft, Sea Hurricane*. Recuperado de <http://www.fleetairarmarchive.net/>

9 Der Zweiter Weltkrieg, foro sobre la Segunda Guerra Mundial(2 de febrero de 2009). *La tumba del piloto inglés*. Recuperado de <http://www.zweiterweltkrieg.org>.

"Jimmy" Arthur Maurice Crow, el copiloto de la misión era escocés, de Dundee, donde había nacido en 1921. Tras estudiar en la Harris Academy ingresó en la RAF llegando a ser Flight Lieutenant, Teniente de Vuelo. Su número de servicio era el 116137 y se convirtió en uno de los soldados más queridos por su arrojo y compañerismo: *"Este oficial tiene un largo y distinguido historial de operaciones de vuelo. Su nivel de trabajo siempre ha sido alto, y se ha convertido en una fuente de inspiración para todos por su alegría y enorme entusiasmo. Como navegador veterano en su escuadrón, el teniente de vuelo Crow ha concluido numerosas operaciones con habilidad, coraje y devoción al deber. En dos ocasiones en 1944, condujo su avión a baja altura contra importantes blancos enemigos, y que las misiones terminaran con éxito se debió en gran parte a su habilidad y precisión. En una ocasión estuvo muchas horas en un bote después de que su avión fuera dañado por la acción del enemigo. El Teniente de Vuelo Crow ha seguido participando en operaciones de vuelo con la misma ilusión"*.¹⁰ Antes de ser entrenado como navegador sirvió como artillero en el escuadrón 235, una unidad equipada con los Bristol Blenheim. Solo había realizado unas pocas misiones con el capitán Walker, llevaban muy poco tiempo volando juntos, cuando se estrellaron en Peña. Tras regresar a Inglaterra, el teniente Crow fue destinado al escuadrón 540, en el que se convirtió en Senior Navigator. Finalmente perdió la vida en una operación sobre Hannover volando con el Teniente de Vuelo Olson. Parece que ambos pilotos lograron saltar de su Mosquito, pero mientras que Olson fue hecho prisionero, Crow fue asesinado por campesinos alemanes al caer en tierra. Antes de su muerte había sido galardonado con la orden de servicio distinguida, la medalla de vuelo distinguida, y mencionado varias veces en por sus actos heroicos.¹¹ Sus restos descansan en el cementerio militar de Hannover en la tumba 10-C-16.

Curiosa fecha tuvieron que estrellarse. Cada 11 de noviembre se celebra en el Reino Unido el Remembrance Day, el día del Recuerdo, donde los británicos recuerdan a sus caídos en el extranjero en tiempos de guerra colocándose una amapola, "poppy", en la solapa.¹² La jornada fue elegida porque el 11 de noviembre de 1918 terminaron los enfrentamientos de la Primera Guerra Mundial, y la flor se adoptó por los primeros versos del poema "In Flanders fields" escrito en 1915 por un teniente médico canadiense llamado John Mcrae.

10 Orden de Servicios Distinguidos publicada en el London Gazette del 9 de enero de 1945.

11 La información fue facilitada por Ross Sharp, director de Ingeniería de The People's Mosquito, una organización sin ánimo de lucro dedicada a restaurar y volver a poner en condiciones de vuelo aviones De Havilland Mosquito. Está ubicada en la localidad de East Goscote en Leicestershire.

12 El País Viajero (27 de diciembre de 2008). *La estela de un aviador británico*. Recuperado de http://elpais.com/diario/2008/12/27/viajero/1230415696_850215.html.



Medallas de vuelo distinguido y de orden de servicios distinguidos concedidas a A.M. Crow.

Las amapolas se agitan entre las cruces de los campos de Flandes. De hilera en hilera, señalan nuestra morada.

Y en el cielo las alondras todavía cantan valientes en su vuelo silencioso sobre los fusiles de allá abajo.

Somos los Muertos. Hace pocos días vivíamos, contemplábamos la luz del amanecer, veíamos el resplandor de la puesta de sol, amábamos y éramos amados, y ahora yacemos en los campos de Flandes.

Proseguid la lucha contra el enemigo: Os arrojamos con nuestras manos exangües una antorcha; que sea vuestra y la levantéis.

Si perdéis la fe en nosotros, los muertos no podremos dormir aunque crezcan las amapolas en los campos de Flandes.¹³

544 ESCUADRÓN RAF BENSON

Non, inquam, iam quaero unde haec habueris, sed quod tantum tibi opus fuerit, id quaero.¹⁴

[No te pregunto dónde lo has conseguido, sino para qué ha sido necesario tanto trabajo, es lo que busco].

En la fecha en que Walker y Crow sufrieron el accidente en Peña, ambos pertenecían al escuadrón 544 de la RAF, con sede en Benson. Su lema era "Quaero" (yo busco) y en su escudo aparecía un alcatraz volando con la cabeza orientada al suelo.

13 The Great War 1914-1918 (mayo de 2015). *In Flanders fields*. Recuperado de <http://www.greatwar.co.uk/poems/john-mccrae-in-flanders-fields.htm>.

14 Marcus Tullius Cicero, *Oraciones in Verrem* 2.2.183.9. Marco Tulio Cicerón (106-43 a. C.) fue jurista, político, filósofo, escritor, y orador romano. Los discursos contra Verres son una serie de discursos de Cicerón pronunciados en el año 70 a.C. contra Verres, ex-gobernador de Sicilia, por los abusos cometidos durante su gestión.

El grupo se formó el 19 de octubre de 1942 en Benson, una pequeña parroquia perteneciente al condado Oxfordshire al sur de Londres. Comenzaron volando aeronaves que habían pertenecido a la Unidad de Reconocimiento Fotográfico (Spitfire MK I tipo A, Vickers Wellington o Avro 652 Anson), pero pronto los Spitfire fueron enviados a operar en Gibraltar y los Wellington se dedicaron a la fotografía nocturna. En marzo 1943 recibieron los Mosquitos y se convirtieron en el único avión utilizado por el escuadrón sobrevolando Europa en misiones de reconocimiento fotográfico. En febrero de 1945, cuando Waker y Crow ya habían perecido, formó parte del servicio de mensajería para la conferencia de Yalta, en los desplazamientos del Reino Unido a Italia. El escuadrón se disolvió el 13 de octubre de 1945.¹⁵



Abajo a la izquierda, base aérea de la RAF en Benson, Inglaterra, con su escudo y lema.

DE HAVILLAND MOSQUITO, LA MARAVILLA DE MADERA

"Comprobé que se trataba de un "Mosquito de Havilland", un avión de la Segunda Guerra Mundial (...). Sobre el fondo de la blanca bruma, incluso cuando la luna desapareció de nuestro campo de visión, me maravillaba la belleza del aparato; el morro corto y la capota semejante a una burbuja, la prominencia del plexiglás, en el centro mismo del morro del avión, las dos cápsulas del motor, alargadas, esbeltas, una maravilla de la ingeniería rugiendo en la noche..."¹⁶

- 15 Der Zweiter Weltkrieg, foro sobre la Segunda Guerra Mundial(2 de febrero de 2009). *La tumba del piloto inglés*. Recuperado de <http://www.zweiterweltkrieg.org>.
- 16 F. Forsyth (traducción de I. Esteban), *El guía (The shepherd)*, Esplugas de Llobregat (Barcelona), Plaza & Janes, S.A. Editores, marzo de 1976, página 41.

El 11 de noviembre, Walker y Crow se accidentaron en Peña volando a bordo de un De Havilland DH 98 Mosquito IX de reconocimiento.

La RAF decidió sacar a concurso la construcción de un avión para sus unidades PRU (Photographic Reconnaissance Unit). La idea del fabricante De Havilland era construir un bombardero elaborado fundamentalmente en madera. Transcurría el año 1938 y la compañía planteaba que su gran velocidad para aquellos tiempos, debida a la reducción de peso, era la mejor arma contra los enemigos. Pero la madera era un material que debía evitarse en la aeronáutica durante los inicios de la Segunda Guerra Mundial por su facilidad de arder si el aparato se incendiaba, por lo el gobierno británico rechazó la oferta. A pesar de ello, la compañía Havilland Aircraft no modificó su concepto originario y mantuvo sus experimentos con el material elegido, llegando a terminar un biplaza de madera que se caracterizaba por su rapidez. Pese a las negativas gubernamentales, en Inglaterra seguía siendo necesario un avión de reconocimiento veloz, sin armamento y equipado con cámaras fotográficas. En 1939, en los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial, el Ministerio del Aire cambió de opinión y dio luz verde al aparato, el De Havilland Mosquito DH 98. El contrato se firmó el 1 de marzo de 1940 incluyendo 50 monoplanos, de los que 19 serían de reconocimiento (PR).

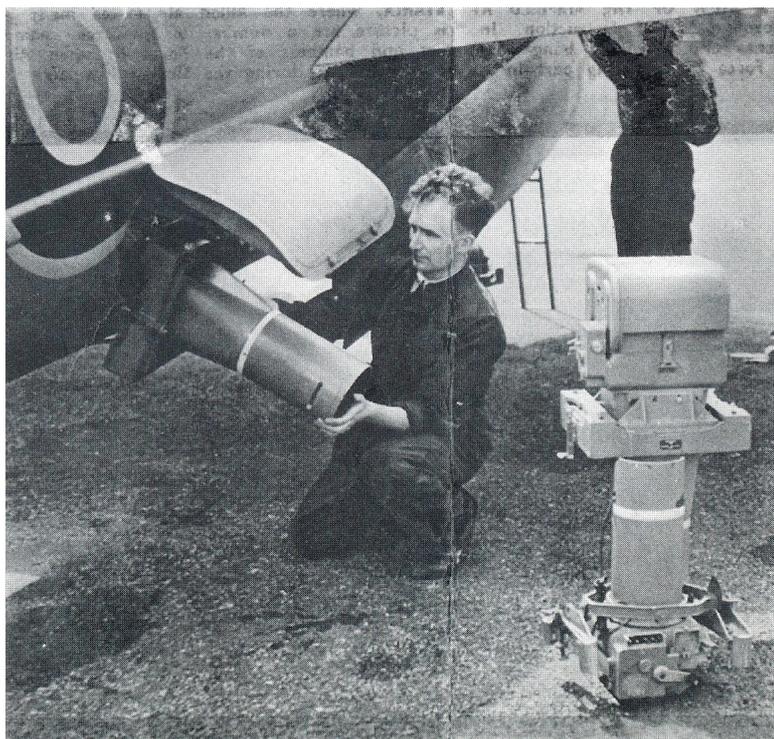


De Havilland Mosquito DH 98 reconstruido en vuelo.

El primer Mosquito de la RAF, matriculado como W4051, fue entregado el 13 de julio de 1941. Su destino fue la Unidad de Reconocimiento 1 en Benson y llevaba tres cámaras verticales para fotografías nocturna y diurnas, y para fotogrametría y elaboración de planos. Extrañamente, todos los Mosquitos de la serie inicial fueron bautizados con nombres de licores fuertes: Benedictine, Whiskey, Vodka, Drambuie, Cointreau y Creme de Menthe.

El Mosquito era un avión de ala baja con un fuselaje de oval construido en madera prensada de píce y balsa, y recubierto con una tela parecida al percal llamada mandapolam.¹⁷ Las pocas piezas que se elaboraban en metal no alcanzaban los 130 kilos de peso, aproximadamente un 2% de los casi 6500 que alcanzaba sin carga. Los dos motores Rolls-Royce Merlin que se situaban en las alas le permitían alcanzar una velocidad máxima operativa cercana a los 650 kilómetros por hora a una altura de 8500 metros. Podía operar en misiones de más de 1500 kilómetros utilizando unos 1800 litros de combustible.

Aunque el DH 98, al que sus pilotos apodaban cariñosamente como "mossie", había sido concebido inicialmente como un bombardero ligero no armado, la realidad es que desempeñó casi todo tipo de misiones: bombardeo táctico diurno a media y baja altura, bombardero nocturno a gran altura, señalador, caza diurno y nocturno, cazabombardero, patrulla marítima, y reconocimiento fotográfico.



Instalando cámaras en un Mosquito (The Sphere, 11 de septiembre de 1943). Fotografía publicada en "Focus in Europe. A photo-reconnaissance Mosquito pilot at war, 1943-1945" de Ronald H. Foster. The crowood press, Cambridge, 2004.

17 El nombre de mandapolam le viene de una ciudad de la India en la que existen muchas fábricas de tejidos.

Como avión de combate, su estreno tuvo lugar el 3 de Octubre de 1943 cuando un grupo de caza-bombarderos Mosquito destruyó dos centrales eléctricas en el norte de Francia. A lo largo de 1943 su presencia sería escasa, salvo en operaciones sobre Italia y en el Mar Mediterráneo. Entre enero y febrero de 1944 los Mosquito se dedicaron a destruir las rampas para los misiles V-1 estacionadas en Francia, volando en grupos de cuatro o cinco aviones para soltar las bombas. Sus principales objetivos eran estáticos y de mediano tamaño: cuarteles, fábricas y hasta submarinos. Terminada la Segunda Guerra Mundial los Mosquitos se siguieron utilizando como aviones de las fuerzas de ocupación en Alemania y Tailandia, para ser definitivamente retirados del servicio en 1950. A lo largo de su dilatada vida militar se construyeron 7781 aparatos, 6439 se produjeron en Gran Bretaña, 1134 en Canadá y 208 en Australia. Tan importantes fueron los Mosquitos, que se filmaron dos largometrajes basados en hechos reales en los que eran los protagonistas: "Escuadrón 633" (de 1964) en el que destruyen un depósito de combustible alemán enclavado estratégicamente en un fiordo noruego, y "Escuadrón Mosquito" (de 1969) donde atacan una instalación de misiles V1 ubicada en un castillo que también alberga prisioneros civiles.



Carátulas de las películas "Escuadrón 633" de 1964 y "Escuadrón Mosquito" de 1969.

Sobre el Mosquito, se recuerda el profundo enfado que provocó a Hermann Göring, comandante en Jefe de la Luftwaffe, cuando en el décimo aniversario de la llegada al poder del partido nazi, el 20 de enero de 1943 un ataque con aviones DH 98 destruyó la principal emisora de Berlín, interrumpiendo la transmisión de su discurso: *"En 1940 yo podía volar por lo menos hasta Glasgow con la mayoría de mis aviones, ¡pero ahora no! Me enfurezco cuando veo el Mosquito. Me pongo verde y amarillo de envidia. Los británicos, que pueden permitirse un aluminio mejor que el nuestro, construyen deprisa un magnífico avión de madera que se está produciendo en cada fábrica de pianos de Inglaterra, y le dan una velocidad que ahora han vuelto a aumentar. ¿Qué vais a hacer al respecto? Los británicos lo tienen todo. Ellos tienen los genios y nosotros tenemos los bobos"*. Göring insultaba a sus ingenieros al tiempo que se quejaba de la alta velocidad de este avión gracias a su estructura de madera, construido por un país que tenía grandes reservas de metal que no utilizaba en su construcción.¹⁸

PEÑA, 11 DE NOVIEMBRE DE 1943

"Imagínese en un avión, a 20000 o 30000 pies, en medio del cielo abierto, de día, cientos de kilómetros dentro del territorio enemigo. Uno es consciente de que está totalmente indefenso y sabe que ha sido detectado por el radar enemigo desde que cruzó la costa y en cada kilómetro desde entonces. A tu alrededor un enemigo implacable te observa, espera y en cualquier momento puede lanzar su poderosa fuerza contra ti".¹⁹



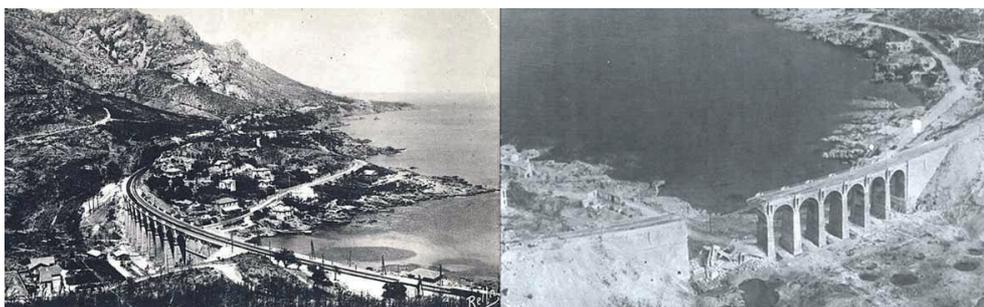
La localidad francesa de Modane y su estación ferroviaria antes y después del bombardeo del 11 de noviembre de 1943.

A las 11:13 horas²⁰ del 11 de noviembre de 1943 Walker y Crow despegaron en su Mosquito desde la base de RAF Benson. Algunos textos señalan

- 18 Hermann Goering, lugarteniente de Hitler y comandante supremo de la Luftwaffe, en conversación sobre el Mosquito con el Mariscal de Campo Milch (marzo de 1943).
- 19 M. Bowman, Aviones en combate. *Ases y leyendas* (nº 36). *Los Mosquitos de reconocimiento fotográfico de la II guerra mundial*, Madrid, Ediciones del Prado, Osprey Aviation, 2001, página 41.
- 20 Royal Air Force Commands. Recuperado de <http://www.rafcommands.com/forum/showthread.php?16990-Wing-Commander-DONALD-CECIL-BROADBENT-WALKER-544-Sqdn&styleid=3>

que el plan de vuelo incluía sobrevolar y fotografiar las fortificaciones de Modane, en Rhône-Alpes al sur de Francia.²¹ No es posible que fuera así, ya que en esa fecha la localidad sufrió un duro bombardeo por parte de la RAF: "Nuestros bombarderos han realizado un intenso ataque contra el centro ferroviario de Modane, ciudad fronteriza francesa próxima a la entrada del túnel de Mont Cenis. El cielo estaba despejado sobre el objetivo y las primeras informaciones indican que el ataque se llevó a cabo satisfactoriamente".²² Generalmente, los reconocimientos aéreos sobre blancos destruidos se realizaban a partir del día siguiente al de la operación, como así ocurrió en aquella ocasión.

Entonces, ¿Cuál fue el destino real del Mosquito de reconocimiento? La respuesta nos la dio Ross Sharp, director de Ingeniería de The People's Mosquito,²³ una organización británica sin ánimo de lucro dedicada a restaurar y devolver al aire aviones DH 98 Mosquito: "La misión consistía en evaluar el daño a varios objetivos en el sur de Francia, después de ataques realizados por los bombarderos Lancaster de la Royal Air Force. En particular, el equipo Mosquito debía prestar especial atención al viaducto de Anthéor cerca de Saint-Raphael, en la costa azul, que constituía un vínculo vital entre el sur de Francia e Italia".²⁴ El primer ataque al puente de Anthéor se había llevado a cabo la noche del 16 al 17 de septiembre de 1943 con 12 bombarderos británicos Lancaster que habían despegado de Blida en Argelia. Tras volar sobre las olas cerca de 900 kilómetros erraron sus disparos, por lo que Walker y Crow solo pudieron confirmar que el puente se mantenía intacto. El mando alemán había evaluado adecuadamente el interés estratégico del viaducto y, en consecuencia, el litoral de la Cornisa de Oro francesa que va desde Saint-Raphaël a Théoule-sur-Mer, estaba plagado de baterías antiaéreas con proyectores muy potentes. El pequeño tamaño del blanco, además de la complicada aproximación final por encontrarse entre



El viaducto de Anthéor en la Cornisa de Oro íntegro y en el estado en que quedó tras su destrucción el 15 de agosto de 1944.

- 21 J. Fernández Duro, *La eterna soledad de un piloto de la RAF en Relatos de aviación. Anécdotas, cuentos e historias divertidas*, La Felguera, Madrid, 2015, página 48.
 22 EFE, La Guerra en el mar y el Aire en ABC (12 de noviembre de 1943), página 9.
 23 <http://www.peoplesmosquito.org.uk/>
 24 Agradecemos a The People's Mosquito las informaciones recibidas por correo electrónico el 25 de enero de 2017.

colinas escarpadas, obligaba a los aviones a volar muy alto o muy bajo, lo que afectaba a su precisión. El viaducto Anthéor no fue definitivamente destruido hasta la mañana del 15 de agosto de 1944.²⁵

Después de tomar las fotografías, el Mosquito debía dirigirse a Gibraltar para repostar y retomar el vuelo hacia su base en el Reino Unido. Pero no tuvo suerte. Todo parece indicar que fue alcanzado por antiaéreos ubicados en la zona de Toulouse, perdiendo uno de los motores. Los daños parecían graves, por lo que la tripulación decidió atravesar los Pirineos y, probablemente, intentar un aterrizaje de emergencia en el aeródromo de Berdún, distante de Peña unos 50 kilómetros en línea recta. Era un campo de aviación que habían edificado los levantados en la Guerra Civil y, con toda seguridad, aparecería en las cartas de vuelo inglesas. Tal vez por la complicada gobernabilidad del aparato por los daños sufridos se desviaron de su primer objetivo, e intentaron llegar a alguna de las extensas llanuras cercanas al valle del Ebro para posarse allí. Sobrevolando ya la España neutral el avión comenzó a arder, así que decidieron abandonar el aeroplano. El problema era que dejar la nave era algo muy complicado ya que por el diseño de la cabina, no era posible salir directamente del habitáculo. Había que dirigirse hacia la parte trasera de la aeronave por un estrecho pasadizo arrastrando el paracaídas pero sin colocárselo hasta llegar a una trampilla desde donde saltar una vez ajustada la tela: "*El wingco [Walker] era una persona de porte atlético y como piloto tenía que esperar a que su navegante saliera primero, ya que los estrechos confines de la cabina no ofrecían otras opciones. En esa etapa nunca habían practicado con el paracaídas, ni tan siquiera mientras estaban con su avión en los hangares*".²⁶ En



De Havilland Mosquito DH 98 estrellado y en llamas.

- 25 Anthéor passionnément! La guerre à Anthéor. Recuperado de <https://antheor.fr/antheor-2/histoire/la-guerre/>
- 26 Ronald H. Foster DFC CDG, *Focus on Europe. A photo-reconnaissance mosquito pilot at war, 1943-1945*. The crowood press, Cambridge, 2004. págs 33 y 34.

primer lugar se lanzó el copiloto Crow, que aterrizó cerca de Sos del Rey Católico sin dificultades. Walker se lanzó al vacío después, con tan mala fortuna que la seda se atascó en la cola del aparato que se estrelló sin que el piloto pudiera zafarse.²⁷

El 11 de noviembre era día grande en Peña, celebraban la festividad de su patrón San Martín de Tours, y el accidente sorprendió a sus habitantes al salir de Misa. Así lo contaba uno de ellos: *"Queridísima madre: ¡qué día más pródigo en acontecimientos el de hoy! Con un sol bueno salimos esta mañana Gabriel y yo montados en los caballos, llegamos a Peña donde había un gran gentío y después de descansar un rato pasamos a la Iglesia donde hubo gran misa y sermón, todo ello oficiado por el Cura de Rocaforte; a la salida y después de saludar a toda la gente, le invitamos a almorzar al párroco y con él salimos por el portillo que da salida al atajo. Andaba por variar mucho el viento y al bajar por el camino junto a la mole del castillo dice el cura: 'Cuanto ruido hace el viento aquí'. Sorprendido atendió Gabriel y enseguida exclamó: 'un avión'. Miramos todos hacia arriba, había justo una nube alargada, ligera, y a los breves momentos de mirar hacia el cielo, vemos salir de dicha nube un gran avión, y cuál es nuestro espanto al advertir que le seguía una larga estela de humo detrás. El avión bajaba a gran velocidad, hubo un momento que se enderezó, pero bruscamente dio la vuelta con lo cual pudimos advertir que era bimotor o trimotor, y con gran estela de humo entraba en barrena y picaba hacia Verduces desapareciendo detrás de ese monte y oyéndose a poco segundos una explosión tremenda seguida de una nube negra. Volvimos corriendo a pasar el portillo y nos encontramos a los peñuscos mirando con horror el espectáculo y señalándonos un paracaídas que muy alto en el cielo balanceaba por la sierra en dirección a Sos".*²⁸ Pese a intentarlo, los peñuscos poco pudieron hacer por la vida de Walker: *"Rápidamente nos dirigimos todos y después de una media hora de marcha llegamos al sitio encontrándonos que se trataba de un avión enorme y completamente destrozado, había tropezado contra una ladera y de allí había pasado a la anterior de forma que una val se hallaba completamente llena de toda clase de despojos del avión y bastante humo. Ya había gente y la guardia civil pero ya no dejaban acercarse a nadie pues había un cadáver completamente carbonizado y destrozado con el paracaídas desplegado junto a él".*²⁹

Al copiloto Arthur Crow, pese a salvar la vida en el accidente, todavía le quedaba un largo calvario antes de ser repatriado. Un informe del 13 de noviembre firmado por el teniente de la Guardia Civil Gerardo San Román Alonso informaba de su arresto a cargo de las autoridades españolas: *"En el pueblo de Sos de Rey católico y en el Puesto de la Guardia Civil, se encontraba el otro tripulante del avión siniestrado que había sido conducido allí*

27 J. Fernández Duro, *La eterna soledad de un piloto de la RAF en Relatos de aviación. Anécdotas, cuentos e historias divertidas*, La Felguera, Madrid, 2015, páginas 48 y 49.

28 P. Fluriach y I. Ollo, *Tras la pista de Walker*, en revista *Aquí vivía yo*, 25 de noviembre de 2015, página 12.

29 *Ibidem*, página 12.

por dos vecinos de la localidad que se encontraban trabajando en el campo y presenciaron la toma de tierra en paracaídas del citado aviador, verificada a unos dos kilómetros del pueblo, resultando ser Oficial de la RAF y llamarse Arthur M. Crow, (...) siendo trasladado a esta capital [Zaragoza] para su internamiento en Alhama de Aragón".³⁰ Por su puesto, la Benemerita le interrogó duramente y lo mantuvo en prisión hasta que la presión ejercida por el gobierno británico sobre el español consiguió que lo liberaran. Inmediatamente, a través de Gibraltar, fue devuelto al Reino Unido donde, una vez más, fue requerido para informar al MI9³¹, una unidad encargada de facilitar la huida de prisioneros de guerra británicos y el retorno de los que lograban que el enemigo no los capturara.³²



Tumba del capitán Walker en el cementerio de Peña. Fotografía: Miguel Javier Guelbenzu

Los habitantes de Peña cumplieron con el forastero y le abrieron un hueco en su pequeño camposanto, a más de mil metros de altura, muy cerca del cielo. Bajo un pequeño arbolado, enterraron al inglés del que entonces nada sabían, con una cruz de madera sin leyenda³³, y allí sigue desde entonces. En 1952, John David Walker, hermano del piloto, llevó a Peña una lápida nueva, una estela estándar Commonwealth War Graves Commission³⁴, de las que tristemente se encuentran muchas en todo el mundo. Dice así:

30 Ibidem, página 13.

31 Dirección Británica de Inteligencia Militar Sección 9.

32 Información recibida de The People's Mosquito.

33 O. Alegría, *La estela de un aviador británico*, en *El País Viajero (Extra Navarra)*, 27 de diciembre de 2008.

34 Comisión de tumbas de guerra de la Commonwealth.

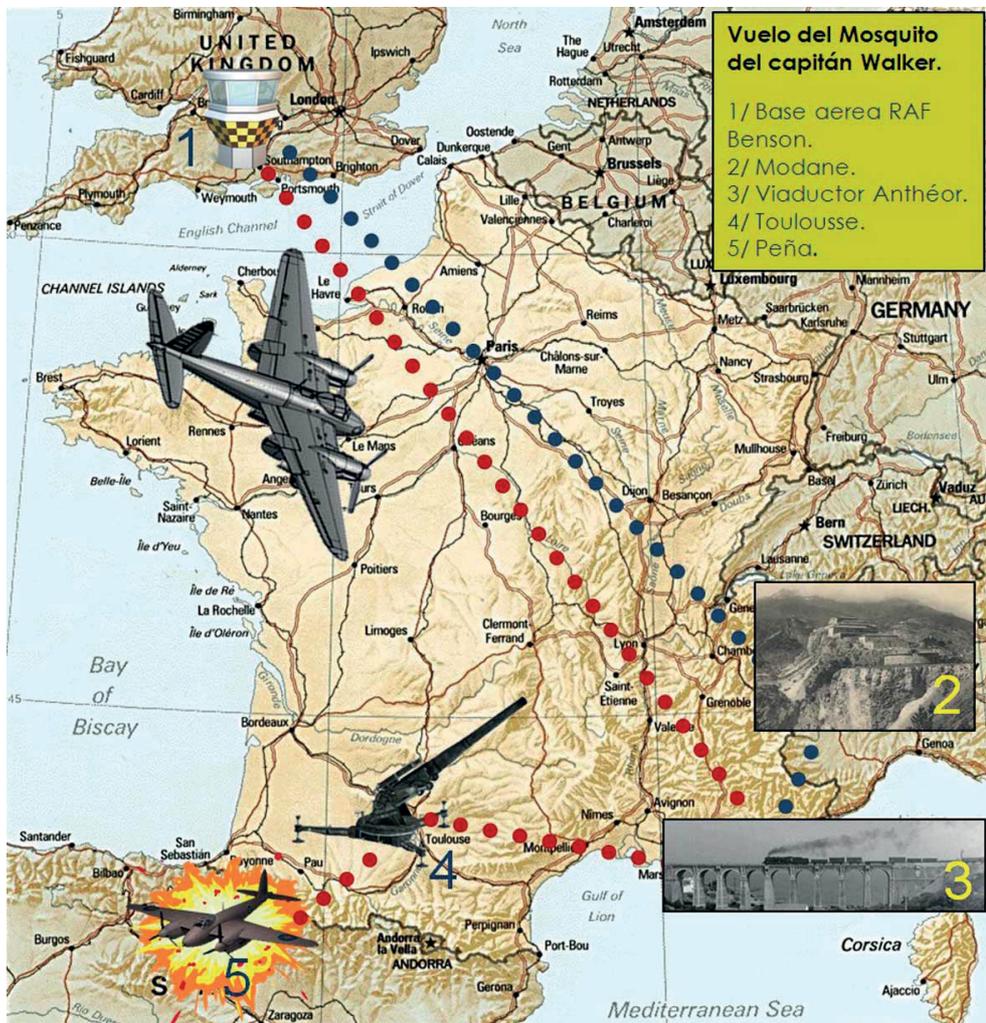
EL ETERNO DESCANSO DEL PILOTO INGLÉS EN EL CEMENTERIO DE PEÑA

WING COMMANDER
D.C.B. WALKER
ROYAL AIR FORCE
FORMERLY, CAPTAIN
THE ROYAL NORTHUMBERLAND FUS
11 TH NOVEMBER 1941. AGE 28

WITH THE LOVE
HONOUR AND GRATITUDE
OF HIS FATHER AND MOTHER
DI, ALEC & JACK

JEFE DE ALA
DONALD CECIL BROADBENT WALKER
ROYAL AIR FORCE
DE MERLY, CAPITÁN
LOS FUSILEROS REALES DE
NORTHUMBERLAND
11 DE NOVIEMBRE DE 1941. 28 AÑOS

CON EL AMOR
HONOR Y GRATITUD
DE SU PADRE Y MADRE
DI, ALEC y JACK



Mapa con los posibles desplazamientos del vuelo de Walker y Crow. En color azul el itinerario más improbable, pasando por Modane para dirigirse después hacia Anthéor. En rojo, el vuelo desde Benson a Anthéor y Peña.

OTROS AVIONES ESTRELLADOS EN NAVARRA DURANTE LA WW2

"El bombardero B-17 *Powerful Katrinka* fue un impetuoso avión de guerra, una enorme plataforma volante que completó un total de 45 misiones de guerra desde el 13 de abril al 25 de junio de 1944. La 46ª no llegó a completarse... Su cita con el destino depararía a este coloso volante un encuentro con la bella población navarra de Mezkiritz, muy cerca de Roncesvalles. Aquel domingo 25 de junio de 1944, cuando los habitantes de esa población se encontraban en misa, escucharon un enorme estruendo, una terrible explosión... Todos salieron corriendo: una colosal bola de fuego ardía en mitad del bosque".³⁵

El Mosquito de Walker y Crow no fue el único avión que se estrelló en Navarra durante la Segunda Guerra Mundial. Dos aparatos de gran tamaño cayeron en nuestra comunidad durante los siete meses que siguieron al accidente de Peña.



Junquers 290 A-3 similar al estrellado en monte Aizalegui de Aranaz, y documentos relativos al accidente publicados en ARANTZAkobestak 2009.

Debido al mal tiempo, el 26 de diciembre de 1943 un Junkers 290 A-3 se empotró en el monte Aizalegui, en Aranaz, una población cercana a Lesaca. Murieron sus 10 tripulantes y sus cuerpos fueron enterrados en el cementerio alemán de Berneuil, algo más de 100 kilómetros al norte de Burdeos.³⁶ El Ju 290 era una aeronave de transporte con gran autonomía

35 M. Navarro, *La última misión del Powerful Katrinka. Historia de Iberia Vieja! La guerre à Anthéor*. Recuperado de <http://www.historiadeiberiavieja.com/secciones/historia-contemporanea/ultima-mision-del-powerful-katrinka>.

36 A. Ruzafa, *Incidentes aéreos en España en la SGM*. Recuperado de <http://incidentessgm.blogspot.com.es/2013/11/junkers-ju-290.html>

que también fue utilizada como bombardero y en misiones de patrulla marítima. En la Alemania nazi era un avión importante, hasta el punto de que uno de ellos fue preparado para uso exclusivo de Adolf Hitler. Tenía la cabina presurizada y se le colocaron 50 asientos. Solo hizo un vuelo, el 23 de abril de 1945 hasta Barcelona. El JU 290 permaneció en España y fue adquirido por el gobierno para usarlo como transporte de personal en la Escuela Superior de Vuelo en Salamanca. Se retiró del servicio después de un accidente a mediados de los años 50.³⁷

Una "fotaleza aérea", un Boeing B-17 de la USAAF, Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, bautizado con el nombre de "Powerful Katrinka" cayó cerca de Mezquíriz el 25 de junio de 1944 cuando regresaba de bombardear el aeródromo de Toulouse, Francia, donde fue alcanzado por el fuego enemigo. Los nueve componentes de la tripulación consiguieron salvarse evacuando el avión en paracaídas. Ocho de ellos fueron conducidos al balneario de Alhama de Aragón, quedando bajo protección del ejército español y de la embajada estadounidense durante un mes. El último ocupante, con una pierna rota, fue ingresado en el hospital militar de Pamplona. Gran parte de los restos del bombardero acabaron en las casas del pueblo y con las telas de los paracaídas se fabricaron camisas, blusas y vestidos.³⁸ Con gran similitud a lo sucedido en Peña, también era domingo y los habitantes de la localidad cercana a Roncesvalles estaban celebrando la Eucaristía. Al oír la tremenda explosión se apresuraron a salir del templo para contemplar una enorme bola de fuego en el bosque cercano.



Un B17 en vuelo y la tripulación del Powerful Katrinka (fotografía publicada en Diario de Navarra del 21 de junio de 2014): Lt R D. Butcher, piloto; Lt Joseph Wells, copiloto; Lt Richard Daniels, bombardero; Sgt Robert H Reid, mecánico; Sgt Benning G Burseth, artillero; Sgt R H Bonham, radio; Sgt R F Supper, artillero; Lt F R Ditta, navegante; Sgt Ralph Crawford, artillero.

37 El sucesor del Condor, el Ju 290 A-5 Seeadler. Recuperado de <http://www.taringa.net/posts/apuntes-y-monografias/11960922/El-sucesor-del-Condor-el-Ju-290-A-5-Seeadler.html>

38 A. Vidondo, *El bombardero que se estrelló en el Pirineo*, en Diario de Navarra, 21 de junio de 2014, página 35.

La acción sobre Toulouse del 25 de junio de 1944 fue durísima, hasta el punto que varios aparatos fueron alcanzados por las baterías alemanas tipo Flak.³⁹ Así, Otro B-17, apodado como "Bachelor's Bride" se vio obligado a un aterrizaje forzoso muy violento cerca del caserío Iberre en Loiu,⁴⁰ Vizcaya. Había intentado tomar tierra en el aeropuerto de Bilbao, pero le faltaron unos cientos de metros. Varios aviadores resultaron heridos, un par de ellos con una fractura de cráneo al caerles el equipo de radio sobre sus cabezas.⁴¹

PEÑA, UN PUEBLO DESHABITADO

"A veces, uno cree que todo lo ha olvidado, que el óxido y el polvo de los años han destruido ya completamente lo que, a su voracidad, un día confiamos. Pero basta un sonido, un olor, un tacto repentino e inesperado, para que, de repente, el aluvión del tiempo caiga sin compasión sobre nosotros y la memoria se ilumine con el brillo y la rabia de un relámpago (...) Pero las casa no estaban solo llenas de fantasmas. El polvo y las arañas cegaban las ventanas y, en las habitaciones, la humedad y el olvido espesaban el aire hasta hacerlo irrespirable".⁴²

El sábado 22 de abril de 2017 nos acercamos a Peña con el fin de tomar las fotografías de la tumba del capitán Walker que se incluyen en este texto. Una vez llegados a Torre de Peña, pasado Gabarderal, dejamos el coche fuera del poblado ya que es propiedad privada y comenzamos la caminata. A la izquierda, delante de la iglesia de San Gabriel, destaca una gran cantidad de estelas funerarias⁴³ y un crucero medieval. Un poco más adelante, en la bifurcación tomamos el camino de la derecha y dejando a un lado la granja de San Lucio, una cómoda pista nos lleva al despoblado atravesando el Circo de Peña en unos 90 minutos. No es hasta pasada una hora cuando empezamos a vislumbrar la torre del castillo en la parte alta de la localidad, y poco antes de alcanzar el objetivo nos detuvimos en un balcón desde el que se obtienen las mejores fotografías del lugar. A Peña se accede atravesando un arco debajo de la iglesia, y desde allí mismo, en dirección contraria, un estrecho y empinado sendero lleva hasta un buzón montañoso y al cementerio, escondido entre el arbolado, donde descansan los restos mortales del wingco inglés.

39 Abreviatura de flugzeugabwehrkanone, que se traduce como cañón antiaéreo.

40 Sancho de Beurko, *Fighting Basques, memory of World war II*, Recuperado de <http://www.fightingbasques.net/es-es/Blog/ID/107/La-Fortaleza-Volante-Bachelors-Bride-y-mi-aita-Remigio-Gastanaga>

41 A. Ruzafa, *Incidentes aéreos en España en la SGM*. Recuperado de <http://incidentessgm.blogspot.com.es/2013/11/boeing-b-17.html>

42 J. Llamazares, *La lluvia amarilla*, Seix Barral, Barcelona, 1988.

43 Están perfectamente documentadas en el artículo "*Colección de estelas discoidales sita en "Torre de Peña" (Navarra)*", de Juan Manuel Villar, publicado en el número 28 (1978) de los Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra, páginas 97 a 116.



Vista panorámica de Peña, desde el balcón que se encuentra poco antes de alcanzar la localidad. Fotografía: Miguel Javier Guelbenzu Fernández, 22 de abril de 2017.

Hoy en día, Peña está abandonado, pero se encontraba habitado hasta 1950. Los primeros datos, de 1366, indican que allí vivían un total de 7 fuegos, 7 familias, población que no varió en los 150 años siguientes. En 1646 estaba desocupado por primera vez, pero en el siglo XVIII volvía a contar con 65 habitantes para alcanzar el tope en 1910 con algo más de 100. Poco a poco los peñuscos fueron emigrando, hasta que último censo conocido, de 1950, contabilizaba 50 moradores. Desde entonces, nadie reside en la localidad.

Peña ya era un importante bastión militar en el siglo XI, cuando Sancho Garcés III el mayor concibió un sistema de fortificaciones para marcar las fronteras con los dominios musulmanes. Después de pasar a ser un feudo aragonés durante algún tiempo, en 1209 fue devuelto a Sancho VII el Fuerte. En 1232 Jaime I reconoció su inscripción definitiva en reino de Navarra. Desde entonces fue un enclave fundamental en la vigilancia de los lindes con los cercanos aragoneses. Llegado 1447, el príncipe de Viana nombró alcaide del castillo a Jaime Díaz de Aux,⁴⁴ y en 1641 figura como señor Juan de Ezpeleta.⁴⁵ El castillo de Peña fue uno de los primeros que ordenó derribar Fernando el Católico después de la conquista de Navarra en 1512, y solo la torre quedó en pie.

A Peña se accede por un pasadizo situado debajo de la Iglesia de San Martín, relativamente similar al túnel del templo de San Esteban en la cercana población de Sos del Rey Católico. En su interior destacan un retablo del siglo XVI dedicado al patrón, y un Cristo al que se coloca en los inicios del gótico, en el siglo XIII.⁴⁶ Según una leyenda, algunos presos se fugaron del penal de Sos con los pies encadenados. Huyendo por el monte llegaron a Peña y pidieron al Cristo que les librara de las ligaduras, gracia que les fue concedida.⁴⁷

44 Escudero caballero del príncipe de Viana, que en el 1146 compró del rey Juan II varias vecindades, Peña entre ellas.

45 Antigua familia del Lapurdi francés, descendiente de los Reyes de Navarra, cuyo castillo se halla enclavado en Espelette.

46 Gran Enciclopedia de Navarra. Rescatado de http://www.enciclopedianavarra.com/?page_id=16482

47 M.C. Cebrián, Pueblos deshabitados. Recuperado de <http://lospueblosdeshabitados.blogspot.com.es/2010/04/peña-navarra.html> MARI CRUZ CEBRIÁNmiércoles, 23 mayo, 2012

Adiós, la cárcel de Sos,
sepultura de hombres vivos,
donde se amansan los guapos
y se olvidan los amigos.⁴⁸

Desde 1993 todo el entorno de Peña es propiedad privada, un coto de caza, y la cima de la montaña en la que se encuentra el cementerio es la única inaccesible de Navarra. ¿Hasta cuándo?



Entrada al desolado de Peña por el arco situado debajo de la Iglesia de San Martín. Miguel Javier Guelbenzu Fernández, 22 de abril de 2017.

48 J. José Jiménez de Aragón, *Cancionero aragonés: Canciones de jota antiguas y populares en Aragón*, La Académica, Zaragoza, 1925.